

Chapitre XI - Le trafic

Maurice Wolkowitsch



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1331>
DOI : 10.4000/rhcf.1331

Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

Édition imprimée

Date de publication : 10 février 2004
Pagination : 362-421
ISBN : 0996-9403
ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Maurice Wolkowitsch, « Chapitre XI - Le trafic », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 30 | 2004, mis en ligne le 16 août 2012, consulté le 21 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1331> ; DOI : 10.4000/rhcf.1331

Chapitre XI

Le trafic

La connaissance du trafic repose sur les statistiques de l'évolution du nombre des déplacements et du volume des échanges. Les lignes secondaires, comme les lignes du plan Freycinet mises en service entre 1880 et 1914, exercent, à une autre échelle, une influence analogue à celle des lignes principales des grands réseaux depuis leur développement. Les chemins de fer secondaires étendent dans l'espace les effets de l'emploi de la nouvelle technique : vecteurs du progrès, ils font reculer l'isolement, source d'archaïsme, d'immobilisme, frein à l'évolution des mentalités. L'analyse du trafic ne saurait être seulement l'occasion de définir l'activité des compagnies à travers les statistiques ; au-delà des chiffres, il convient de saisir les réalités des conditions de vie et de l'activité économique des hommes de l'époque dans la France profonde.

A. de Foville a dressé un tableau des effets de la desserte ferroviaire réalisée par la mise en service des lignes principales ; ce tableau de 1880 mériterait d'être complété, un demi-siècle plus tard, par l'analyse des effets d'une pénétration plus poussée du rail à travers le pays¹. Nous présentons successivement le transport des voyageurs et des marchandises en examinant dans chaque cas les principales composantes du trafic.

Le trafic des voyageurs

Le transport des voyageurs est assuré par toutes les catégories des chemins de fer secondaires : CFIL, TVM, TVB, TV. Si les CFIL assurent exceptionnellement des transports urbains, les autres y concourent à des titres divers. De nombreuses compagnies de TV disposent de réseaux plus longs que ceux exploités par des compagnies de CFIL ou de TVM. Il n'existe pas de hiérarchie dans le kilométrage exploité en fonction du régime d'exploitation.

Chaque ligne ou chaque réseau se caractérise par l'intensité du trafic qui l'anime ; cette notion permet de dresser une typologie des lignes en cherchant à définir les facteurs expliquant la force des oppositions constatées. Les oppositions règnent aussi entre les compagnies ; des types peuvent être trouvés.

1- A. de Foville, *La Transformation des moyens de transport et ses conséquences économiques et sociales*, Paris, 1880, 460 p.

Le souci de l'amélioration des conditions de voyage était limité et ne s'identifiait pas à la politique des grands réseaux : la clientèle, dans sa masse, était peu exigeante, d'autant que les parcours étaient brefs. C'est cependant dans certaines villes, où les parcours étaient souvent plus restreints, que la concentration d'une clientèle socialement différenciée pousse au progrès.

La connaissance des voyageurs doit être appréhendée à travers deux démarches : l'analyse de l'offre et de la demande, puis des composantes sociales et professionnelles de la clientèle qui circule dans les « petits trains ».

. CFIL et TVM

> L'intensité du trafic

Vues d'ensemble

Le trafic progresse entre 1901 et 1911 de 415 à 764 millions de voyageurs/km, soit une augmentation de 84 % (fig. 20). À part une quasi-stagnation entre 1902 et 1903, le mouvement est continu ; le taux de croissance est de 93 % pour les TVM, 78 % pour les CFIL. La courbe du nombre de voyageurs à toutes distances confirme cette analyse (fig. 21) : le trafic passe de 46 millions en 1901 à 79 en 1911², soit une croissance de 73 % inégalement répartie entre les CFIL (59 %) et les TVM (96 %) ; ces derniers voient croître leur part dans le trafic total de 37,5 à 42,3 %, pourcentage qui dépasse celui de leur réseau. Les TVM s'affirment comme transporteurs de voyageurs. Le nombre de voyageurs/km augmentant davantage que celui des voyageurs à toutes distances indique une croissance du parcours moyen du voyageur.

Mesure de l'intensité du trafic

L'intensité de trafic est très inégale ; elle peut se mesurer pour chaque ligne ou réseau par cet indice : nombre annuel de voyageurs à toutes distances/km exploité. Les moyennes ne sont pas identiques en fonction de l'écartement et du statut (tabl. 69). La comparaison avec la situation du trafic des marchandises confirme la position des lignes les plus anciennes comme étant les plus fréquentées, confirme également la suprématie des voies normales sur les voies étroites avec l'exception des TVM ; en effet, l'intensité du trafic des voyageurs dépasse sur leurs lignes les résultats des CFIL 1880 et même des CFIL 1865 à voie étroite. Cette donnée révèle que les TVM et les CFIL n'ont pas des activités

2- Le volume du trafic du métro parisien, 428 865 625 voyageurs embarqués à toutes distances, et celui des chemins de fer à crémaillère et funiculaires, 10 395 390 voyageurs dont 80 % à Lyon, ne sont pas pris en compte.

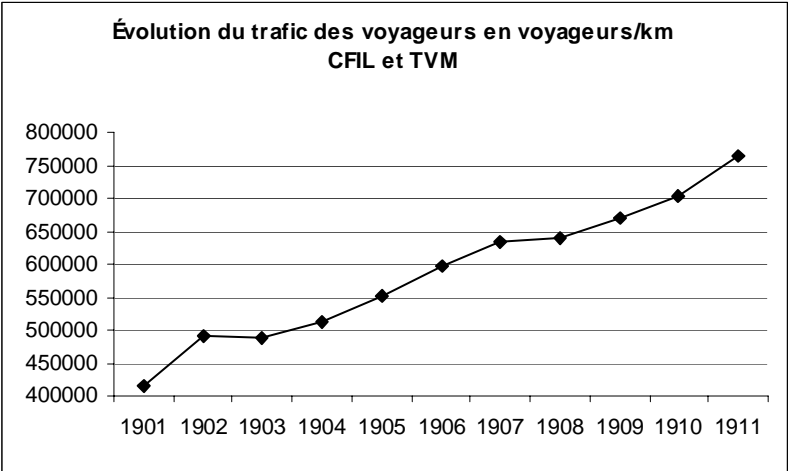


Figure 20. © M. Wolkowitsch / A.-L. Wolkowitsch, 2003.

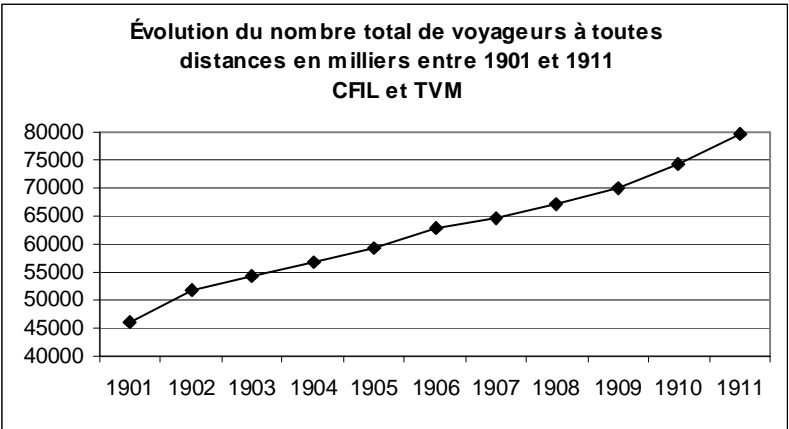


Figure 21. © M. Wolkowitsch / A.-L. Wolkowitsch, 2003.

identiques et peut-être même des modes d'exploitation différents. La différence d'intensité du trafic est beaucoup plus marquée pour les marchandises (de 1 à 6) à cause de la faiblesse du tonnage des TVM face aux CFIL 1865 que pour les voyageurs, qui est de l'ordre de 1 à 3 entre les CFIL 1880 à voie étroite et les CFIL 1865 à voie normale.

Tableau 69. Intensité du trafic des voyageurs en fonction du statut et de l'écartement (moyenne)

		Loi de 1865	Loi de 1880	TVB	260 255
CFIL	N	7 761	3 505	TV	366 021 ³
	E	4 348	2 487	TVM	5 510

Le nombre de lignes ou réseaux dépassant 10 000 voyageurs au km exploité est de 31 pour les TVM, de sept pour les CFIL à voie étroite 1880 et quatre pour les CFIL à voie normale 1865. Les pourcentages sont très expressifs (tabl. 70). Plus du tiers des lignes et réseaux de TVM connaissent un trafic de plus de 10 000 voyageurs au km exploité contre 11 % aux CFIL à voie étroite 1880 qui ont un même équipement dominant de voie étroite. Trois types de lignes à haute intensité de trafic peuvent être définis : d'abord celles qui circulent en ville et à travers les banlieues, avec des arrêts peu espacés, pour gagner la campagne (1^{er} type), puis les lignes reliant une gare à la localité voisine (2^e type), enfin celles bénéficiant d'une activité touristique (3^e type) (tabl. 71).

Tableau 70. Pourcentages de ligne ou de réseaux atteignant un nombre donné de voyageurs au kilomètre exploité

			< 1 000	1 001 à 2 000	2 001 à 3 000	3 001 à 4 000	4 001 à 5 000	5 001 à 10 000	10 001 à 25 000	> 25 001
CFIL	N	1865	5,3	5,3	10,6	21,2	0	36,9	15,6	5,3
	E		0	0	0	33,3	0	66,9	0	0
	N	1880	17,4	8,7	21,8	12,4	21,8	8,6	4,3	0
	E		4,8	19	30,6	24	6,4	3,2	8	3,2
TVM			0	12,2	24,4	6,2	10,8	9,6	20	16,8
Moyenne			4,2	13,2	24,3	15,3	9,4	11	13,7	8,9

3- Paris et Seine 588 579, province 307 815.

Tableau 71. Nombre total de voyageurs et nombre de voyageurs à toutes distances au kilomètre exploité selon les types de lignes de TVM

	Ligne	km	Total	Voyageurs/km exploité
1 ^{er} type (a)	Cherbourg et banlieue	11	1 893 940	171 176
	Rodez-gare – hôtel de ville	2	187 359	92 764
	Arpajon à Paris-les-Halles	40	3 504 946	76 194
	Réseau de Valenciennes	66	3 301 735	50 026
2 ^e type (b)	Pont-de-Vaux à Fleurville – Pont-de-Vaux	5	83 538	16 707
	Cassel-ville à Cassel-gare	4	91 352	22 836
	Beaucourt à Beaucourt-Dasle	4	80 279	20 065
3 ^e type	Dinard à Saint-Briac	9	259 573	28 852
	Avranches au Mont Saint-Michel	10	107 540	10 354
	TVM de Nice et du littoral (moyenne) (c)	60	1 015 948	16 932
	Paramé à Cancale	17	166 066	9 768
Lignes à faible fréquentation	Levens à Saint-Martin-Vésubie	34	13 920	1 291
	Réseau des Deux-Sèvres	197	278 536	1 413
	Réseau de l'Aude	327	513 764	1 571
	Lons-le-Saunier à Saint-Claude	142	255 725	1 800

(a) Nombreux exemples autour de Bordeaux (14 271 voy.), Tours (38 930), Grenoble (25 053). (b) Avec un trafic moindre, on trouve des liaisons du même type : Saint-Céré à Bretenoux-Biars PO. (c) Moyenne pour les 5 lignes de la compagnie dont le nombre de voyageurs au km exploité varie de 3 721 à 31 245.

Aucune ligne de TVM n'enregistre moins de 1 000 voyageurs au km exploité, alors qu'on en compte plusieurs pour l'ensemble des CFIL. Les exploitations qui atteignent seulement entre 1 000 et 2 000 voyageurs au km exploité sont souvent des réseaux parcourant des régions rurales centrées sur une modeste préfecture qui n'alimente pas un trafic urbain et périurbain. Pour chacun de ces types, les exemples pourraient être multipliés.

Les CFIL circulent en principe en site propre, même si, au départ d'un terminus, ils n'évitent pas toujours d'utiliser la voirie urbaine sur quelques kilomètres ; ils disposent souvent de leur propre gare : les Tramways d'Ille-et-Vilaine en comptent cinq dans Rennes, toutes

indépendantes de celle de l'État ; à Montpellier les chemins de fer de l'Hérault ont leur gare à l'Esplanade : de là, la ligne décrit une large boucle entourant la ville au Sud-Est ; après la bifurcation vers Palavas-les-Flots, elle atteint la gare Chaptal et au-delà Rabieux et Béziers ; ce tracé est en grande partie en site propre (fig. 22). Les CFIL, beaucoup moins que les TVM, s'intéressent aux déplacements intra-urbains auxquels répondent dans les deux cas envisagés des réseaux ramifiés de TV.

Un cas exceptionnel de haute fréquentation est fourni par la ligne de Bayonne à Biarritz où se conjuguent un trafic urbain et des mouvements touristiques. À un niveau plus modeste se trouve une ligne dans le Rhône, plusieurs dans les départements de la France septentrionale (Aisne, Pas-de-Calais, Nord). Des lignes traversant des espaces limités animés par une activité industrielle bénéficient de migrations pendulaires : textile et bois dans les Vosges entre Étival et Senones, textile dans les monts du Lyonnais pour des lignes assurant en plus la liaison entre une localité et une gare (Cours ou Thizy et Saint-Victor PLM). Enfin, comme pour les TVM, on constate l'efficacité du fait touristique (tabl. 72).

Tableau 72. Nombre total de voyageurs et nombre de voyageurs à toutes distances au km exploité sur des types de lignes de CFIL

Statut	Ligne	Km	Total	Voy. km exploité
N 1865	Bayonne à Anglet-Biarritz	8	1 340 617	155 577
E 1880	Lyon St-Just à Vaugneray et Mornant	33	544 434	16 496
E 1880	Maubeuge à Villers-Sire-Nicole	12	250 198	20 849
E 1880	Chemin de fer du Cambrésis	85	1 197 772	14 091
N 1865	Saint-Quentin à Guise	48	578 838	12 059
N 1880	Chemin de fer d'Étival à Senones	9	174 907	19 431
N 1865	Cours à Saint-Victor	13	145 120	11 153
E 1880	Pierrefitte-Nestalas à Cauterets et Luz-Saint-Sauveur	26	325 074	12 502
E 1880	Toulon à Fréjus (compagnie Sud-France)	105	1 046 712	9 968
E 1880	Réseau d'Indre-et-Loire de la CFD	243	460 247	1 894
E 1880	Réseau du Morbihan	339	609 322	1 797
E 1880	Réseau de la Nièvre de la SGCFF	213	352 554	1 655
N 1880	Luxey à Mont-de-Marsan	48	39 497	817
E 1880	Levier à Andelot	21	17 233	820
N 1865	La Teste à Cazaux	13	11 846	911
N 1880	Société des chemins de fer économiques des Landes	12	8 595	716



Figure 22. Plan de Montpellier montrant la gare de l'Esplanade des Chemins de fer de l'Hérault et le contournement au Sud et à l'Est en site propre. Albert Demangeon, *Géographie universelle*, t. 2, fig. 182, Paris, Colin, 1947.

Les réseaux départementaux ont une fréquentation moyenne (Ardennes, Côtes-du-Nord) ou faibles, il en est de même pour les lignes, en fonction du milieu.

Inégale intensité du trafic et conditions de voyage

L'intensité du trafic apparaît très variable d'une ligne à l'autre ; le fait est dissimulé pour les longs réseaux départementaux au sein desquels s'opèrent des compensations entre les résultats des lignes. Les meilleurs résultats sont obtenus pour des lignes ne dépassant pas quelques dizaines de kilomètres parcourant un espace favorable : le fait se vérifie au sein de divers éléments de la SGCFE, opposant le réseau de la Nièvre, avec 213 km et 1 655 voyageurs au km exploité, ou la ligne de Valmondois à Marines, avec 22 km et 9 512 voyageurs.

Ces différences dans l'intensité du trafic ne modifient pas sensiblement les conditions dans lesquelles les voyageurs étaient transportés. Les voyages s'effectuaient en majorité dans les trains mixtes marchandises - voyageurs ; la part des trains réservés aux voyageurs était élevée sur les lignes de TVM (56 %), à un moindre degré sur celles des CFIL à voie normale 1865 (43 %). Sur les bonnes lignes de TVM, les fréquences étaient accrues avec comme corollaire une fréquentation plus faible. Le parcours moyen d'un voyageur s'abaissait en dessous de 9 km pour les TVM pour atteindre des valeurs plus fortes pour les CFIL (tabl. 73).

Tableau 73. Conditions de transport des voyageurs

		% Nombre de trains		% Trains mixtes sur total GV	Nombre voyageurs par train	Parcours moyen d'un voyageur
		PV	GV			
CFIL	N 1865	15	85	57	50	14,0 km
	E 1865	8,6	91,4	100	80	10,0 km
CFIL	N 1880	5,3	94,7	85,5	20	14,6 km
	E 1880	5,9	94,1	67,3	34	12,6 km
TVM		5,7	94,3	43,6	27	8,9 km

Les grandes compagnies manifestaient un réel souci du confort ; les progrès se transmettaient plus lentement sur les chemins de fer secondaires ; pour le chauffage et l'éclairage les petites compagnies jugeaient que pour de brefs parcours les usagers pouvaient s'accommoder d'équipements surannés. Le pire était sans doute la conception des caisses des voitures, qui imposait une hauteur insuffisante, une place disponible étroite pour chaque voyageur, sans parler de l'espace réduit

entre les banquettes ; pour voyager, mieux valait être petit, mince et doté de courtes jambes, surtout si on était client de la classe inférieure⁴ ! En revanche, les lignes secondaires étaient sûres : en 1911, sur les seules lignes des CFIL, près de 9 000 km, on a comptabilisé parmi les voyageurs 11 morts et 41 blessés, dont respectivement 3 et 11 accidents réputés dus à des fautes de l'exploitation, les autres à l'imprudence des voyageurs.

Rappelons que les statistiques sur les accidents signalés sur les derniers services des Messageries à fonctionner sur route vers 1850 donnaient un mort pour 350 000 voyageurs, un blessé pour 50 000 voyageurs. En 1911, sur les CFIL, le ratio était d'un mort pour quatre millions de voyageurs.

> Trafic quotidien et types de compagnies

Si on se place du point de vue des compagnies, et non des lignes ou réseaux, on peut synthétiser les données sur leur trafic en se fondant sur le nombre quotidien de voyageurs à toutes distance qui exprime clairement leur activité.

En dessous de 10 km, le nombre quotidien de voyageurs dépasse rarement 250, il s'abaisse même à 41 pour la Compagnie du chemin de fer d'Aulnoye à Pont-sur-Sambre ; le cas déjà cité de la Société des tramways électriques de Rodez est l'exception. Les compagnies exploitant de 10 à 100 km transportent en général entre 100 et 350 voyageurs, avec quelques exceptions : 956 voyageurs pour la Compagnie de chemin de fer du Cambrésis, à l'opposé 47 pour le CFIL d'Andelot à Levier. Les compagnies à la tête de réseaux de 100 à 400 km comptent entre 1 000 et 2 500 clients quotidiens, mais les TVM des Deux-Sèvres se satisfont apparemment de 763, tandis que la Compagnie des chemins de fer de l'Hérault en achemine 5 057, celle du Finistère 3 475. Le kilométrage exploité n'est pas le seul facteur qui commande le volume du trafic. Sur leurs multiples exploitations, les plus grandes compagnies acheminent quotidiennement un nombre important de voyageurs : 4 140 pour les CFD, 11 801 pour la SGCFE.

Les voyageurs ne sauraient, pour nous, demeurer des abstractions, des effectifs. Ce sont des êtres vivants qui choisissent leurs conditions de voyage, surtout ils sont le reflet de la société du début du ^{xx}e siècle, contemporaine de la période où CFIL et TVM ont exercé une réelle influence.

4- Les voitures de 3^e classe des grandes compagnies offraient par personne entre 0,45 et 0,50 m de large, une hauteur de 1,20 m et une distance entre les cloisons d'un compariment de 1,75 m. Voir chap. IV.

> Les voyageurs transportés vus à travers la documentation statistique

En 1911, la mode n'était ni aux sondages, ni aux enquêtes sociologiques. Les motifs de déplacements doivent être saisis d'abord à travers les statistiques et les documents tarifaires produits par l'administration.

La répartition des voyageurs entre les classes doit être analysée en tenant compte de l'offre et de la demande ; la première varie suivant les compagnies en fonction des obligations imposées par des cahiers des charges divers dans leurs exigences.

Dix-huit lignes de CFIL 1865 offrent comme les grands réseaux trois classes, sans distinction d'écartements ; trois d'entre elles, cependant à écartement normal, n'offrent que deux classes (chemin de fer de l'Hérault, liaisons de La Teste à Cazaux et de Bayonne à Anglet). L'offre de deux classes domine sur la voie métrique, mais cela souffre des exceptions : les réseaux du Cambrésis et du Calvados, les lignes de Paramé à Cancale et de Pontorson au Mont Saint-Michel disposent de trois classes. La classe unique rarement employée règne sur le réseau à voie métrique des Côtes-du-Nord. Pour compléter ce tableau, notons que le réseau du Beaujolais et la ligne de Pithiviers à Toury offrent deux classes, la 1^{re} et la 3^e. Ces subtilités pourraient paraître sans intérêt, mais les règlements se traduisent en prix de transport et en conditions de confort : une compagnie précisait que les voyageurs de 3^e classe ne disposaient pas de places assises ! En outre, ces complications rendaient l'établissement de billets directs difficile entre compagnies ; on limitait les liaisons concernées. Les documents tarifaires nécessaires à ces opérations, répertoriant les règles propres à chaque compagnie, avaient un volume impressionnant. Cette diversité correspondait-elle à une demande véritable ?

L'étude de la demande fournit quelques indications sur la clientèle. L'immense majorité souhaite le transport le plus économique, elle peuple la 3^e classe ou en son absence la 2^e. Cette dernière, pratiquement en service sur tous les trains, recueille dans les convois à trois classes ceux qui cherchent un confort relatif et surtout qui souhaitent éviter la cohabitation avec les ouvriers et les paysans. Le prix du voyage en 1^{re} classe, souvent un tiers en plus qu'en seconde, limite le nombre des usagers. La répartition des voyageurs pour l'ensemble des chemins de fer secondaires montre la prééminence de la 2^e classe ; 59 millions (74,3 %), face à une 1^{re} peu fréquentée avec 1,8 millions (2,3 %) et à une 3^e et une à classe unique, plus attractives réunissant respectivement 13 millions (16,5 %) et 5,3 millions (6,9 %) de voyageurs.

Les choix imposés aux concessionnaires en matière d'offre n'étaient pas dictés par une connaissance de la demande : trois classes, deux classes correspondent plus à des périodes de construction, à la volonté d'une exploitation plus économique, par exemple en allégeant la composition des trains, car la suppression d'une classe allait dans ce sens.

L'étude de quelques exemples permet d'opposer les lignes touristiques fréquentées par une clientèle voyageant en 1^{re} classe à des réseaux départementaux cheminant en zone rurale où les voyageurs voulaient payer peu (tabl. 74). Le nombre de voyageurs de 1^{re} était encore plus faible qu'en Haute-Vienne sur certaines lignes : deux par jour entre Méru et Labosse, ligne exploitée par un particulier, trente dans l'année sur un total de 24 337 entre Roisel et Hargicourt, liaison assurée par la Compagnie de CFIL du Nord de la France. Ces effectifs se partageaient entre les convois, au moins un et souvent quotidiennement deux dans chaque sens, se concentraient sur certains jours ou certaines périodes de l'année, autrement dit la voiture ou les compartiments de 1^{re} d'une voiture mixte 1^{re} et 2^e circulaient à vide la majeure partie du temps.

Les statistiques relatives aux voyageurs ont permis leur répartition par classe. Elles montrent aussi que les concessionnaires des premières lignes CFIL 1865 ont appliqué des règles tarifaires permettant encore à 70 % des usagers de 1911 de voyager à tarif réduit. Les pourcentages s'abaissent à 45,5 % pour les usagers de CFIL 1880, jusqu'à seulement 37 % sur les lignes de TVM ; les concédants ont imposé des modes de gestion de plus en plus stricts, réduisant les possibilités de libéralités de la part des concessionnaires.

Mais les statistiques ne distinguent pas toujours avec rigueur les catégories de voyageurs : ainsi les voyageurs ordinaires munis d'un aller-retour sont classés comme bénéficiaires de tarifs réduits ; on ne peut les distinguer des touristes, des hommes d'affaires abonnés, des voyageurs de commerce... jouissant du même privilège ; or le but serait de saisir des motifs de déplacements. Les enfants sont transportés en général à demi-tarif, mais comptabilisés avec les voyageurs des trains de plaisir, dont on aurait aimé connaître le nombre. Les militaires sont transportés à des tarifs fixés par les compagnies, souvent 50 % du tarif général ; les compagnies subventionnées par l'État, ce qui est le cas de la majorité d'entre elles, doivent des services gratuits : outre la Poste, certains transports de troupes et celui des conscrits allant au chef-lieu de canton pour le conseil de révision. Aussi l'effectif total des militaires acheminés est-il mal connu, d'autant que certaines compagnies seulement en font le décompte, les autres les intègrent au trafic à tarifs réduits ; le chiffre de 538 293 hommes cité pour 1911 est inférieur à la réalité.

Tableau 74. Part de la clientèle de 1^{re} classe sur divers lignes et réseaux

Parcours	%	Voyageurs	
		Nombre année	Moyenne quotidienne
Lignes touristiques (a)			
Dinard à Saint-Briac	15	39 000	106
Pierrefitte-Nestalas (Midi) à Cauterets et Luz-Saint-Sauveur	14,7	47 000	128
Cagnes au Cap d'Antibes	14	35 000	96
Voies ferrées du Dauphiné (b)	11	141 800	388
Toulon à Saint-Raphaël (c)	9,6	101 355	278
Réseaux départementaux			
Sarthe	3,5	21 826	60
Ardennes	2,7	28 704	78
Indre	1,2	4 580	13
Finistère	0,88	11 280	31
Aude	0,87	4 496	12
Charente	0,35	2 734	7
Haute-Vienne	0,15	1 072	3
(a) Sur 2 lignes de TVM à 3 classes, 1 ^{re} et 2 ^e réunissent 93 % du trafic entre Paramé et Cancale, 21 % entre Pontorson et le Mont-Saint-Michel.			
(b) Ce réseau départemental allie au trafic touristique des déplacements autour de Grenoble.			
(c) Ligne desservant les stations littorales des Maures.			

Une approche plus vivante de la réalité doit être tentée. Les conditions d'existence de l'époque étaient si différentes des nôtres que nous évoquons celles qui pèsent sur les déplacements. Les publications passionnées accompagnant tous les projets de voies ferrées évoquent avec réalisme la clientèle ; elles sont moins fiables lorsqu'elles abordent des prévisions de trafic. Les monographies récentes sont riches d'informations. Des recherches et des souvenirs personnels ont permis de compléter la documentation.

> Les voyageurs transportés, reflets de la société

Paysannerie

La paysannerie se déplaçait peu et rarement loin ; elle formait cependant le tiers environ de la clientèle. Trois motifs de déplacements dominaient. Services militaires et périodes imposées aux réservistes

étaient les seules occasions de voyages lointains dont les femmes étaient évidemment exclues. La fréquentation des foires et marchés était la source des flux les plus importants ; malgré les circulations supplémentaires, les pointes de trafic s'accompagnaient de trains bondés, ce dont se plaignaient les usagers. Les femmes allant faire des emplettes et apportant au marché œufs, beurre, volailles, fruits étaient particulièrement nombreuses ; les hommes qui ne conduisaient pas de gros bétail étaient de la partie. Les foires et marchés fréquentés se situant dans un rayon de 15 à 20 km, le gros bétail était acheminé à pied : à l'époque, la marche et le départ à trois ou quatre heures du matin n'inquiétaient pas les paysans ; les compagnies ne prévoyaient pas de circulations pour ce trafic diffus⁵. Baptêmes, mariages durant deux ou trois jours, enterrements suivis de libations étaient la troisième cause de voyages, mais dans le même horizon limité que pour les foires. Les recensements de population entre 1876 et 1911 montrent que 70 à 80 % des habitants étaient nés dans leur commune de résidence ou dans les communes limitrophes : on se mariait entre ceux qui se retrouvaient aux mêmes messes, bals, foires et cérémonies familiales et dont les familles s'entraidaient pour les moissons, fauchailles et vendanges. Les paysans utilisant ces chemins de fer passant près de chez eux prolongeaient rarement le voyage sur les voies d'autres compagnies.

Longtemps, la propriété de chevaux était le privilège des grands propriétaires fonciers et des riches fermiers ; la diffusion de l'espèce, parallèlement à la mécanisation, au sein de nombreuses exploitations s'est opérée entre 1900 et 1935. Attelé à la carriole, le cheval de trait trotant de 10 à 12 km à l'heure répond à tous les besoins de déplacements évoqués ; suivant l'aménagement, la voiture transportait un lot de petit bétail à la foire ou six passagers à un mariage. Cheval et carriole ont été avant l'automobile le signe d'une promotion sociale, mais aussi une réelle concurrence aux chemins de fer secondaires⁶.

La clientèle de 1^{re} classe

Préfets, sous-préfets, inspecteurs de l'administration lorsque leurs missions les conduisaient loin des gares du réseau d'intérêt général circulaient dans la 1^{re} classe des chemins de fer secondaires. Ils y côtoyaient les propriétaires de châteaux et de manoirs ; citadins l'hiver dans leurs hôtels particuliers à Paris ou Versailles pour les plus fortunés, dans les

5- Conduire 2 ou 3 bêtes à une gare, les embarquer, les conduire au champ de foire n'aurait jamais permis d'arriver à l'heure au marché ; la faiblesse des lots aurait d'ailleurs entraîné un prix de transport élevé que les paysans n'auraient pas consenti à payer.

6- M. Wolkowitsch, *L'Élevage dans le monde*, Paris, Colin, 1966, 224 p., cf. p. 23-25.

viles plus proches pour les autres, ils venaient à la campagne pour consommer leurs redevances en nature comme au temps de Balzac, pour la chasse, les cérémonies familiales, pour faire les comptes des fermages et métayages à la Saint-Martin ; autant de voyages nécessitant souvent l'emprunt des lignes locales après de laborieuses correspondances avec les trains des grandes compagnies. Ce milieu formait une part appréciable de la clientèle de 1^{re} classe ; les compagnies prévoyaient à leur intention des billets de famille, illustration d'une époque où la « tribu » se déplaçait, domesticité comprise, cette dernière pouvant emprunter une classe inférieure ; pouvaient figurer sur le billet mari, femme, grands-parents, beaux-parents, enfants, gendres, belles-filles, beaux-frères, belles-sœurs, oncles, tantes, neveux, nièces, précepteurs, gouvernantes, serviteurs, chauffeur si une auto était acheminée par train. Les dirigeants des entreprises familiales, encore nombreuses, usaient des mêmes billets, mais plus encore de ceux prévus pour gagner les stations balnéaires, climatiques ou thermales où leur famille prolongeait les congés qu'ils s'octroyaient ; ces stations n'étaient souvent desservies que par les voies secondaires (Le Lavandou, Sainte-Maxime, Palavas-les-Flots, Lacanau-Océan, Cauterets, Bourbon-l'Archambault...).

Les compagnies secondaires ne négligeaient pas d'offrir des services appréciés de leur clientèle diverse : horaire variable du dernier train à Reims en fonction de l'heure de la fin de la soirée au théâtre, circulation spéciale à l'occasion du passage d'un cirque ; à l'égal des grandes compagnies, elles mettaient en service des trains de plaisir permettant de découvrir la mer (Compagnie du Médoc entre Bordeaux et Soulac-sur-Mer, par exemple). Mais, marque d'une époque, si nous n'avons trouvé aucune référence à des manifestations sportives de masse, les pèlerinages étaient à l'origine des plus grands rassemblements ; les chemins de fer secondaires mettaient en service jusqu'à cinq ou six trains supplémentaires, ce qui compte tenu des conditions d'exploitation était une prouesse. Habités aux transhumances touristiques hebdomadaires et annuelles amplifiées sans cesse depuis 1950, les flux auxquels les voies locales faisaient face nous semblent bien modestes.

Les migrations de travail

Pour le plus grand nombre les loisirs tenaient peu de place dans l'existence. Les filles de la campagne placées en ville, les enfants dans les fermes revenaient exceptionnellement chez eux. Le commun des salariés ne s'éloignait guère de son lieu de résidence confondu avec son lieu de travail. Les vendeuses des grands magasins parisiens, recrutées dans la France profonde, bénéficiaient depuis les premières années du xx^e siècle d'une semaine de congé tous les sept ans pour regagner leur province ;

elles étaient une exception ; leurs voyages dispersés à travers tout le pays ne représentaient pas un trafic perceptible au niveau de chaque compagnie.

Quel intérêt les compagnies secondaires accordaient-elles à des flux plus soutenus liés aux migrations de travail ou aux déplacements urbains ? Deux sortes de réponses étaient apportées : l'adaptation des services et la tarification, analysée plus loin.

Au milieu du XIX^e siècle, les travailleurs saisonniers (manœuvres, maçons, terrassiers, tailleurs de pierres), venaient en ville, essentiellement à Paris ; on comptait 60 000 départs du Cantal, 40 000 de Haute-Vienne, autant de Creuse... Les migrants cheminaient à pied, employant rarement les pataches par souci d'économie. L'abaissement de 30 à 50 % du prix de transport par le chemin de fer les ont conduits à l'utiliser ; mais ce flux se tarit avant l'essor des réseaux secondaires. La migration définitive a remplacé la migration saisonnière.

Avec le XX^e siècle, les migrations pendulaires de travail se multiplient ; on en constate en province autour d'ateliers ou d'usines en milieu rural, les compagnies secondaires peuvent être concernées, de même autour de certaines villes. Dans la région parisienne où ces flux croissent rapidement, la densité du réseau d'intérêt général est telle que le rôle des chemins de fer secondaires est mineur.

Les déplacements hebdomadaires permettent le retour dans la famille pour la nuit du samedi au dimanche de catégories très diverses, ouvriers, enseignants, jeunes. Ces mouvements réalisés le plus souvent dans le cadre d'un département constituent des flux appréciables auxquels les compagnies secondaires sont en mesure de répondre : ils font souvent se succéder une phase de dispersion au départ des villes, puis de concentration vers elles ; les préfectures retiennent une part appréciable de ce flux.

Les groupes

Les groupes sont nombreux à voyager ; des scolaires aux touristes, des sportifs aux artistes, les participants n'ont nul autre moyen de se déplacer. Les associations sont déjà nombreuses à organiser des sorties. Hors des troupes de théâtre ou de cirque qui font des tournées longues, utilisant si nécessaire les chemins de fer secondaires, les autres mouvements sont généralement à faible distance et empruntent les voies d'une seule compagnie.

Les flux liés à l'évolution du commerce

En milieu rural, bien au-delà de 1850 subsiste un commerce itinérant assuré par les colporteurs et temporaire dans le cadre de foires, principaux lieux des échanges. Le paysan y vend une faible part de sa production, celle qu'il ne consomme pas, et y acquiert l'indispensable à ses modestes besoins. Les foires animent de nombreux villages plusieurs fois par an, les villes aussi où ces manifestations se prolongent, quatre jours à Sancerre, vingt à Bourges. Le commerce devient progressivement sédentaire et permanent : les villes ont déjà des magasins depuis longtemps ; jusque vers 1880 les bourgs, souvent chefs-lieu de cantons, en comptent un ou deux, les villages ont le cabaretier pour seul commerçant. Progressivement les magasins se spécialisent et se multiplient dans les bourgs (alimentation, mercerie, chapellerie, modes et nouveautés, droguerie, vaisselle, ameublement, bicyclette, quincaillerie) ; ils s'ouvrent dans les villages sous forme d'une unique boutique offrant une diversité de produits à faire pâlir les supermarchés du ^{xxi}^e siècle. Les cabaretiers deviennent aubergistes, hôteliers, les cafés prospèrent partout. Les relations entre ce commerce diffus, les demi-grossistes, installés dans les petites villes souvent sous-préfectures, et les grossistes reposent sur les déplacements incessants des voyageurs et représentants de commerce visitant jusque dans les villages les plus isolés les détaillants et aussi les artisans, dont le nombre augmente. Les VRP relèvent les commandes pour l'épicier, le boulanger, le charron, le tailleur, les modistes, le café ou l'hôtelier ; le commerce de demi-gros a vu naître les métiers de marchands de vin ou de charbon, ceux de maquignons, volaillers qui hantent foires et marchés, négociants en grains. Tout un monde qui se déplace pour ses affaires, notamment les VRP. Ces derniers par leur effectif, l'intensité de leurs déplacements, les conséquences bénéfiques des commandes enregistrées sur le trafic des marchandises méritent l'intérêt des compagnies. Transportant leurs échantillons dans de volumineux bagages, ils bénéficient de fortes réductions des taxes d'enregistrement et du prix des billets, de possibilités de surclassement et, lors de transports d'échantillons précieux, du droit de garder avec eux les bagages correspondants. Chaque compagnie édicte ses propres règles. De même que les VRP sont popularisés dans la littérature comme le type de client des tables d'hôtes, ils mériteraient d'y figurer comme « le voyageur » des chemins de fer secondaires, au moins ceux qui dépassent le cadre strictement local.

La mobilité facilitée par les VFIL a contribué à diversifier les populations rurales dans leur origine géographique et leur activité socioprofessionnelle, elle n'apparaît pas comme un facteur déterminant

de l'évolution psychologique du monde agricole : le paysan restait fidèle à son horizon limité. En 1960, dans la France profonde, on rencontrait encore de vieilles campagnardes qui ne connaissaient pas la préfecture de leur département.

En réplique, une Parisienne vivant à Ménilmontant déclarait, dans les années 1930, borner son horizon à la place de la République et ne rien connaître des quartiers ouest de la capitale. Cependant, depuis le début du siècle, les transports urbains de voyageurs connaissent un intense développement, favorisant l'individualisation des quartiers et permettant de faire face à la croissance des villes. S'ils se permettent quelques escapades campagnardes, TV et même TVB ont bien pour fonction première de répondre à la demande de déplacements urbains.

. TVB et TV

> Les TVB

TVB et TV méritent des traitements spécifiques. Les TVB associent des lignes qui par leur trafic voyageur volumineux s'apparentent aux TV, tandis que d'autres par leur parcours prolongé à travers des espaces non urbanisés ont un trafic rappelant celui des TVM. Le trafic global des TVB s'élève à 239 266 537 voyageurs ; il le doit essentiellement à cinq lignes qui assurent près de 90 % du total du trafic. Face à ces lignes dont la fréquentation se chiffre par dizaines de millions de voyageurs, on en compte 20 dont le trafic est inférieur à 500 000 voyageurs. L'intensité en voy./km exploité offre une amplitude exceptionnelle, pas très éloignée de 1 à 1 000 (tabl. 75).

On peut proposer une typologie fondée sur des exemples, en soulignant qu'on ne peut établir de rapport entre le volume et l'intensité du trafic, puisque le facteur de la distance est très important. Un premier type réunit des lignes à trafic considérable se développant en milieu urbain ou au moins en voie d'urbanisation intense. Un second type rassemble des lignes réunissant deux villes ou une ville à un bourg sur des distances de l'ordre de 5 à 40 km ; les trafics y sont différenciés, de 200 000 à 900 000 voyageurs dans les exemples choisis ; les indices y sont beaucoup plus faibles que dans le cas précédent. Enfin, un troisième type réunit des lignes en zones littorales ou montagneuses, avec une fréquentation variable en cours d'année conduisant à des indices particulièrement faibles. À part des exceptions notables, mais rares (Nice, Lille, Rennes), les TVB n'exploitent pas de réseaux spécifiquement urbains ; parmi les deux réseaux parisiens concernés, l'un s'étend à la Seine-et-Oise.

Tableau 75. Typologie des lignes de TVB

Lignes	Km	Total des voyageurs	Voy./km exploité
1- Milieu urbain ou très urbanisé			
Compagnie générale parisienne de tramw ays	90	81 658 983	907 299
Réseau urbain de Nice	30	17 771 000	590 382
Réseau de l'Est parisien	184	60 330 000	327 733
Chemin de fer de Firminy à Rive-de-Gier	64	20 248 000	316 380
Réseau urbain et suburbain de Lille	127	33 167 000	261 118
2- Lignes de liaison entre des localités traversant un milieu rural			
Saint-Germain-en-Laye à Poissy	5	258 879	51 775
Versailles à Saint-Cyr-l'Ecole	6	303 637	50 605
Dijon à Gevrey-Chambertin	10	376 579	37 657
Nancy à Dombales et Pont-Saint-Vincent	29	894 498	30 840
Marseille à Aix-en-Provence	30	844 208	28 140
Tours à Vouvray	11	200 943	18 267
3- Lignes à fréquentation irrégulière au cours de l'année et indices faibles			
Société des tramw ays de Savoie	23	188 631	8 201
Gérardmer à La Schlucht	20	151 266	7 563
Fort-Mahon à Monchaux-les-Quend	5	18 565	3 713
Saint-Gervais à l'Aiguille du Goûter	10	21 500	2 150
Quend-Nord gare à Plage de Saint-Quentin	8	10 041	1 255

Sur la moitié des exploitations, une classe unique est offerte aux voyageurs, mais cela ne représente qu'environ 5 % du trafic. La ventilation entre 1^{re} et 2^e classes dans les réseaux où elles coexistent ne figure que partiellement dans les statistiques ; les constats suivants peuvent être faits : la part de la 1^{re} classe est de 20 % à Lille, 17 % sur la ligne de Cagnes à Menton, 14 % sur les réseaux urbains de Nice et de l'Est parisien, de 9 % sur le réseau de Cannes et de sa banlieue, de 3,5 % sur la ligne de Firminy à Rive-de-Gier par Saint-Étienne. La faiblesse de ce dernier chiffre traduit bien la place prépondérante prise par les déplacements ouvriers. L'exemple du réseau de Cannes s'explique parce que c'est la périphérie qui est desservie et non le centre, or c'est le lot commun à beaucoup de réseaux de TVB de répondre à une clientèle de banlieue lointaine qui, en majorité, n'appartient pas aux classes aisées ; par ailleurs ces dernières fréquentaient inégalement les transports publics.

> Les TV

Le trafic total des TV s'établit en 1911 à 820 985 971 voyageurs dont 71 % en province (530 millions) et 29 % à Paris et dans la Seine (292 millions). Comme dans le cas des TVB, une grande part du trafic est assurée par un nombre restreint de compagnies exploitant les réseaux des villes principales (tabl. 76) .

Tableau 76. Les principales entreprises de tramways

Compagnie	Km	Trafic total	Voy./km exploité
Compagnie générale des omnibus de Paris	175	150 948 000	862 560
Réseau de Bordeaux	101	68 006 000	673 267
Réseau de Marseille	166	104 159 000	627 463
Compagnie des chemins de fer nogentais	55	28 734 000	522 436
Compagnie des omnibus et tramw ays de Lyon	238	107 780 000	452 857
Réseaux urbain et suburbain de Roubaix et Tourcoing	54	21 078 000	383 236
Compagnie des tramw ays de Paris et de la Seine	217	78 087 000	359 847
Compagnie des tramw ays de Rouen	69	24 078 000	348 956
Réseau de Toulouse	91	25 434 000	279 494

Typologie

Neuf entreprises acheminent 608 millions de voyageurs, soit près des trois quarts du trafic national, sur les 1 166 km de lignes qu'elles contrôlent et qui ne représentent que 56 % du réseau. Sauf dans un cas, le nombre de voyageurs/km exploité ne s'abaisse pas en dessous de 340 000 et il peut dépasser 800 000.

À un niveau inférieur à un seuil de 20 millions, on trouve encore douze compagnies traitant au moins cinq millions de voyageurs : les réseaux ont entre 18 km à Limoges et 62 au Havre⁷, on compte entre cinq millions à Dunkerque, Tours et Calais et près de 19 millions de voyageurs au Havre ; l'intensité du trafic se situe entre 175 766 voy./km et 450 117 à des niveaux nettement moins élevés que dans le cas précédent, ce qui s'explique par un volume plus faible de clientèle potentielle, compte tenu de la démographie urbaine. Les autres villes relevant de ce type sont Toulon, Reims, Nantes et Amiens, il faut y inclure le réseau de

7- On soulignera que les quatre réseaux de la Compagnie générale française de tramways (Marseille, Le Havre, Nancy et Orléans) figurent parmi les deux types de réseaux aux plus forts trafics.

la société « L'électrique Lille à Roubaix et Tourcoing ». Le trafic total réalisé par toutes ces entreprises est de l'ordre de 110 millions de voyageurs transportés sur les 381 km exploités, cela représente 13 % du trafic total et 17 % du réseau. Le nombre moyen de voyageurs/km exploité est de 288 713 contre 521 440 pour le premier groupe.

Des réseaux dont le trafic n'atteint pas quatre millions de voyageurs peuvent dans certaines conditions bénéficier d'une grande intensité de trafic. Il varie dans une fourchette comprise entre 3 961 000 voyageurs au Mans, 657 000 à Armentières. L'intensité du trafic est très élevée au Mans (360 090), plus encore à Roanne grâce à la conjonction d'un fort trafic sur un faible kilométrage : 3 109 800 voyageurs et 7 km, soit une intensité de 444 152 voyageurs/km exploité. Certaines villes ouvrières sont susceptibles de donner des résultats de ce type ; tel est le cas d'une autre ville de la Loire, Saint-Chamond, sur une ligne de 2 km, transportant 671 518 voyageurs, donnant une intensité de trafic de 335 500 voy./km exploité. Les indices relevés le plus fréquemment se situent entre 100 000 et 300 000 voy./km exploité ; outre les trois villes citées, seulement cinq comptent plus de 300 000 voy./km exploité : Brest, Dijon, Nîmes, Montpellier et Versailles.

Il reste à évoquer le cas de quelques lignes longues de 2 à 15 km avec une fréquentation comprise entre 36 000 voyageurs (Wimereux à l'hippodrome d'Aubenque) et 780 000 pour la liaison de 4 km entre Vichy et Cusset. Le nombre de voy./km exploité est de 195 000 pour cette relation, mais il s'abaisse à 3 743 sur la ligne de Clermont-Ferrand au sommet du Puy de Dôme. Dans cette catégorie, citons encore les lignes du Tréport à Eu, d'Aubenas à Vals et de La Grande-Côte à Saint-Georges-de-Didonne ; toutes ces lignes sont influencées par l'activité touristique, elles ont en tout un peu plus de 50 km et transportent, réunies, un peu plus de 2 000 000 de voyageurs, nettement moins de 1 % du trafic national : une goutte d'eau pour cette activité, mais, par leur situation géographique, elles méritaient d'être citées.

Les flux

Attachons-nous maintenant à définir les flux qui animaient ces réseaux ; il est d'abord indispensable de se projeter un siècle en arrière.

La population, l'extension des villes et les déplacements en leur sein n'ont rien à voir en 1900 avec la situation de l'an 2000 : les villes ont conquis en cent ans des centaines, parfois des milliers d'hectares avec les communes voisines, les déplacements se sont multipliés en volume comme en distance.

La population des villes dont les réseaux véhiculent entre 5 et 20 millions de voyageurs se situe entre 90 et 135 000 habitants (Amiens, Toulon, Reims, Nantes et Le Havre) avec l'exception de Tours, seulement 65 000 habitants. Pour les réseaux dont le trafic est inférieur à cinq millions de voyageurs, la population est comprise entre vingt-cinq et quatre-vingt cinq mille habitants⁸. Le volume de la population est un des facteurs du nombre de déplacements ; un autre est l'extension des villes. Beaucoup de villes citées ont moins de la moitié de la population qu'elles comptent aujourd'hui ; il en va de même pour l'étendue ; l'obstacle des lignes des grands réseaux a rarement été franchi en 1900, ou seulement en quelques endroits ; l'examen des plans de villes présentés pour les années 1920 ou 1930 par A. Demangeon est suggestif ; la situation est alors plus proche de 1900 que de 2000. Des espaces disponibles pour l'urbanisation subsistaient encore entre les installations ferroviaires des grands réseaux et les quartiers qui progressaient vers elles⁹.

Les déplacements des citoyens n'étaient pas l'objet de l'attention qui leur est accordée aujourd'hui ; ils sont analysés, segmentés, modélisés, prédits, même si l'avenir ne cadre pas toujours avec les vues des augures. Les flux observés dans la majeure partie des villes, fiacres et essentiellement des déplacements à pied, étaient considérés comme l'expression d'une demande qui pouvait justifier la construction d'une ligne de tramway. Flux permanent, important à satisfaire, était la liaison entre la gare de la grande compagnie et le centre de la ville. Ce centre symbolisé par une place ou par une artère était le lieu de toutes les convergences. La ville était en 1900 un organisme plus simple qu'aujourd'hui ; il y avait rarement des quartiers très excentrés. Le centre rassemblait dans un rayon plus ou moins restreint la préfecture, le palais de justice, le lycée de garçons, le théâtre, l'hôpital, mais aussi le marché couvert avec ses prolongements en plein air, les cabinets des professions libérales, la cathédrale si elle n'était pas au cœur d'un quartier médiéval qui n'était pas devenu le cœur de la ville ; on y trouvait encore les hôtels et restaurants et cafés peu nombreux mais bien fréquentés, les commerces de l'habillement, de la chaussure, de la joaillerie... Administration, santé, loisirs, enseignement, achat, tout concourait à faire converger vers le centre des flux venus des divers horizons, souvent tout proches du centre lui-même. Hors le centre, les quartiers offraient des petits commerces d'alimentation, les écoles primaires. Aujourd'hui, les installations

8- Exemples de villes de ce type et population en milliers : Brest 85, Nîmes 80, Montpellier 76, Dijon 71, Besançon et Versailles 55, Troyes 53, Caen 44, Poitiers 39, Pau 34, Épinal 28, Châlons-sur-Marne 26...

9- Cf. ci-dessus fig. 22.

sportives, universitaires, les zones commerciales et industrielles sont des pôles d'attraction vers l'extérieur, sources d'intenses migrations ; ce sont des réalisations du dernier demi-siècle que rien ne laissait même entrevoir avant 1950.

Les usines étant généralement en ville, le flux des ouvriers allant au travail a conduit parfois à construire des lignes au départ d'une commune de banlieue, pour drainer vers les usines la main-d'œuvre ; cela n'excluait pas pour ces lignes de contribuer à la convergence vers le centre ; des villes comme Elbeuf, Roanne, Sedan, Armentières pour n'en citer que quelques-unes offraient ce type d'équipement.

Chaque ville est un cas, mais l'organisation des flux est plus complexe dans les métropoles : ces dernières disposent de centres secondaires d'attraction parallèlement au centre principal (place Bellecour à Lyon). L'activité portuaire le long d'un estuaire à Bordeaux ou d'un front de mer à Marseille induit des flux ; dockers, douaniers, représentants des compagnies, passagers se côtoient.

La clientèle

Les citoyens de toutes conditions utilisent le tramway. Les propriétaires d'équipages et d'automobiles ne sont pas très nombreux ; l'automobile reste un luxe. Les statistiques ne ventilent pas, pour toutes les compagnies, le nombre des voyageurs de chaque classe. Il faut se satisfaire d'exemples et admettre la difficulté d'une interprétation qui exige une connaissance parfaite du milieu social desservi par un réseau. Soulignons que 70 % des exploitations sont à classe unique, particulièrement en province. À Paris, seule la liaison entre Belleville et la place de la République à travers les quartiers populaires est dans ce cas, les six autres entreprises offrent deux classes à leur clientèle avec un inégal succès : 43 % de voyageurs en 1^{re} classe pour la Compagnie générale des omnibus de Paris, 3 % pour la ligne de Neuilly à Suresnes. En province, 2 % des voyageurs choisissent la 1^{re} à Maubeuge, ville ouvrière, 15 % à Melun, sur l'unique ligne de 2 km reliant la gare aux nouvelles casernes ; sans doute les officiers ne concevaient-ils pas de se mêler à la troupe ? Dans bien des cas, on peut s'interroger sur les critères qui ont conduit les rédacteurs des cahiers des charges à opter pour une ou deux classes. Pourquoi la classe unique à Marseille, Bordeaux, Toulouse, Nancy, Calais, Dijon, Angers... ? Pourquoi deux classes à Lyon (8,7 % de voyageurs en 1^{re} classe), au Havre (34 %), à Caen (13 %), à Reims (6 %), ou à Paris (3,4 %)... ? Il serait intéressant de connaître les arguments utilisés au cours des débats en faveur de chacune des solutions.

Mixité sociale ou non, le tramway obtient l'adhésion des citoyens. La rétrospective décennale (1901-1911) sur le trafic ne permet pas d'isoler les résultats des TV de ceux des TVB (fig. 23). Le trafic total s'élève de près de 700 millions de voyageurs à toutes distances à nettement plus de 1 milliard de voyageurs-kilomètre.

Le déplacement des personnes en ville comme en campagne est un reflet de l'évolution sociale et économique, mais aussi un facteur de ces transformations. En zone rurale, CFIL et TVM jouent aussi un rôle important dans le transport des marchandises. L'analyse du trafic des marchandises doit permettre de mieux appréhender l'influence des CFIL et des TVM sur l'évolution du monde rural.

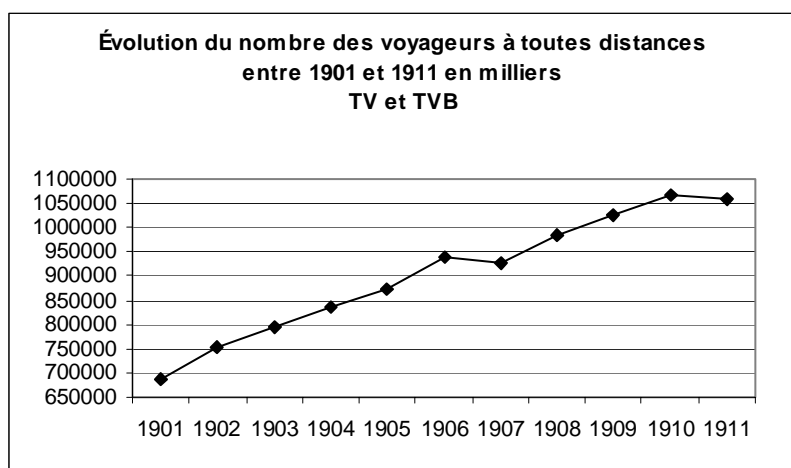


Figure 23. © M. Wolkowitsch / A.-L. Wolkowitsch, 2003.

Le trafic des marchandises

. Statistiques et tonnage total (fig. 24-25)

Les statistiques relatives au trafic des marchandises souffrent de quelque faiblesses. Les « accessoires de la PV » (voiture et matériel roulant, animaux) sont comptés à l'unité ; pour pouvoir les convertir en tonnes, suivant les compagnies, ils sont, soit soumis à une pesée, soit à une évaluation basée sur des coefficients de conversion définis : voiture 2 t, équidé 400 kg, gros, moyen, et petit bétails, respectivement 600, 90 et 30 kg. Plus grave est l'insuffisante définition des marchandises répertoriées dans les neuf classes de la PV. La situation est claire pour

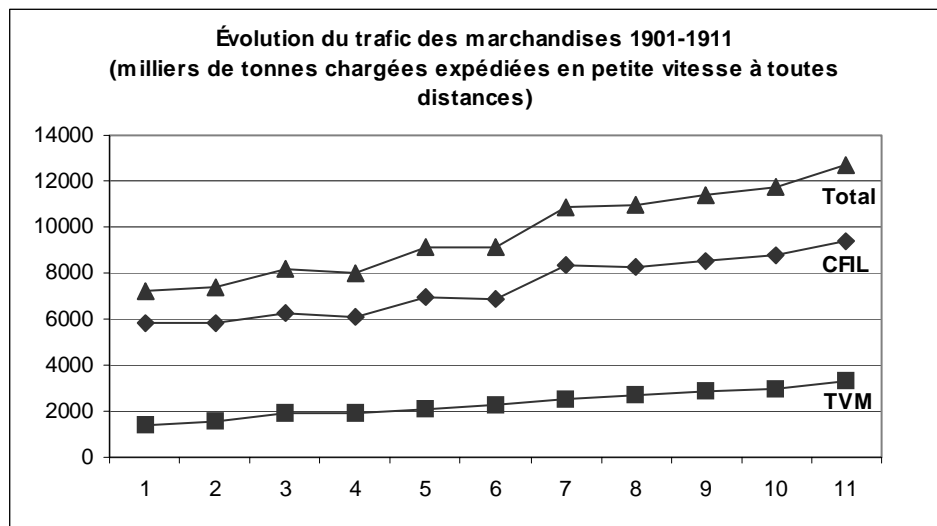


Figure 24. © M. Wolkowitsch / A.-L. Wolkowitsch, 2003.

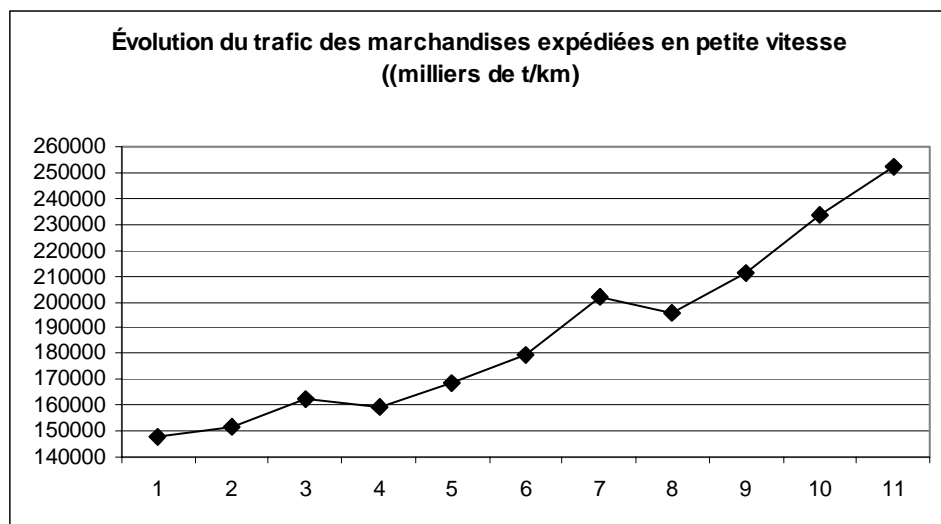


Figure 25. © M. Wolkowitsch / A.-L. Wolkowitsch, 2003.

les combustibles ou les matériaux de construction. Le regroupement des produits manufacturés avec les matières premières laisse insatisfait. L'important trafic du bois n'est pas individualisé. La part des marchandises diverses dans le tonnage total transporté varie entre 0,2 % et 80 % suivant les compagnies. En fait, le contenu de cette classe de marchandises est imprécis : chaque compagnie établit une liste des marchandises qu'elle achemine sous cette dénomination. Enfin, quelques entreprises se satisfont de fournir le chiffre global du tonnage chargé sans distinguer les classes de marchandises reconnues par ailleurs ; c'est avant tout le cas de concessionnaires exploitant moins de 10 km.

Les statistiques ne distinguent pas les marchandises circulant seulement sur une ligne secondaire de celles qui l'utilisent pour un parcours initial ou terminal. Les grandes compagnies imposaient la gare de transit de leur choix, qui minimisait les acheminements sur les réseaux secondaires ; cela contribuait à y limiter le parcours moyen à une vingtaine de kilomètres.

Malgré ces restrictions, le trafic total en 1911 peut être correctement apprécié ; il s'élève à 13 237 478 t chargées, accomplissant 250 463 980 t/km ; les messageries interviennent pour très peu (tabl. 77).

Tableau 77. Trafic des chemins de fer secondaires (tous statuts) en PV et en GV en 1911

	Petite vitesse		Grande vitesse		
Marchandises	12 664 139 t	95,4 %	Messageries	249 946 t	1,80 %
Accessoires	188 044 t	1,4 %	Bagages	155 578 t	1,30%

Le trafic PV était en 1901 de 7,2 millions de tonnes et 146 millions de tonnes-kilomètres, ce qui signifie en 1911 une progression de 75 % particulièrement pour les TVM grâce à l'allongement de leur réseau. Les courbes (fig. 24 et 25) traduisent deux fléchissements de l'ordre de 4 % en 1904 et 1908 effacés par une nouvelle progression dès 1905 et 1909... La part du TVM se renforce, 25,8 contre 19,5 %, mais ne correspond pas au réseau correspondant qui dépasse 40 % du total des lignes secondaires ; cela souligne l'infériorité du TVM pour le transport des marchandises.

> L'intensité du trafic

Les lignes et les réseaux acheminent des parts très inégales du trafic, sans qu'on reconnaisse une proportion avec le kilométrage exploité. L'intensité peut être définie par le rapport entre le tonnage chargé

à toutes distances et le kilométrage exploité. Ce rapport, calculé pour chaque exploitation, conduit à des comparaisons et à une typologie. Cette analyse établie, l'étude des échanges propres à chaque classe de marchandises peut être entreprise.

> Typologie des lignes en fonction de l'intensité du trafic

L'intensité du trafic est la plus forte, si on examine les tonnages moyens, pour les lignes anciennes à écartement normal que pour les lignes à voie étroite, la moyenne la plus faible étant celle du TVM. Les moyennes cachent une réalité complexe (tabl. 78). Le cas de la SGCFE illustre ce propos (annexe 1)

Tableau 78. Intensité du trafic en fonction du statut et de l'écartement des voies (t) en 1911

		Loi de 1865	Loi de 1880
CFIL	N	3 363 t	1 858 t
	E	857 t	607 t
TVM		-	529 t (a)
(a) La distinction n'est pas opérée entre les résultats des lignes à voie étroite et ceux des lignes à voie normale.			

Dans l'ensemble les meilleurs résultats apparaissent lorsque les trafics industriels sont étoffés (combustibles, matières premières et produits manufacturés, fer, fonte, acier) ; la situation est fréquente dans le Nord (Aulnoye à Pont-sur-Sambre). La viticulture de l'Hérault avec un important trafic de vins, mais aussi d'engrais, conduit à un taux élevé. Le réseau de la Somme bénéficie de la conjonction d'une agriculture évoluée consommatrice d'engrais, d'une industrie sucrière fondée sur la production de betteraves, sa matière première, et consommatrice de charbon. Lorsque les marchandises diverses retiennent une part énorme du trafic avec de forts tonnages au kilomètre (Vallée de Celles, Luxey à Mont-de-Marsan), si le milieu géographique est favorable, on a toutes chances d'être en présence d'un acheminement de bois. Le trafic portuaire peut alimenter les réseaux secondaires comme le montre le cas de Bordeaux, assurant un résultat favorable au réseau girondin (exportations de bois et de vins notamment).

Dans certains cas, l'extraction minière était à la source d'un trafic important soutenant l'activité d'un réseau : dans l'Indre, le tiers du trafic de la Compagnie des tramways de l'Indre était lié à la production du

gisement de fer de Chaillac¹⁰ ; même ainsi, le résultat global était à peine supérieur à la moyenne obtenue sur les réseaux de TVM (tabl. 79). Les résultats obtenus sur les différents réseaux et lignes de la SGCFE ne se différencient pas de ceux des autres compagnies (annexe 1).

Tableau 79. Tonnage total, tonnage au km exploité (à toutes distances) et part des principaux trafics de marchandises dans le tonnage total

Statut	Km	Lignes	Tonnage total	Tonnage au km	Principaux trafics/ trafic total (en %)
1880 N	5	Aulnoye à Pont-sur-Sambre	28 426	5 685	Fer, fonte, acier 39 Combustibles 33
1880 N	24	Chemins de fer de la Vallée de Celles	32 603	1 358	Divers 76
1880 N	45	Luxey à Mont-de-Marsan	53 934	1 198	Divers 68
1865 N	207	Réseau de l'Hérault	392 558	1 896	Vin 36 Engrais 15
1880 E	369	Réseau de la Somme (SGCFE)	462 545	1 253	Matières premières 38 Engrais 30 Houille 12
1880 N	316	Réseau de la Gironde (SGCFE)	517 959	1 322	Matières premières 53 Matériau de construction 18
1880 E	288	Réseau de l'Allier (SGCFE)	293 577	1 019	Combustibles 29 Céréales 20
TVM	182	Tramways de l'Indre	110 258	605	Matières premières 33 Céréales 22 Engrais 12

> Répartition des exploitations en fonction de l'intensité du trafic

La répartition des exploitations atteignant un niveau de trafic donné en fonction des statuts et des écartements est riche d'enseignements (tabl. 80). Des pourcentages voisins s'appliquent aux lignes dépassant 1 000 t à toutes distances par km exploité (37 %) et à celles se satisfaisant de moins de 500 t (38,8 %)¹¹ ; un grand nombre de ces dernières n'atteignent même pas 300 t ou, pour être plus explicite, moins

10- Type de gisement superficiel dans les dépôts du sidérolithique dont la production annuelle est toujours restée faible, plusieurs cas aussi en Périgord avec également une desserte par une compagnie secondaire.

11- Ces pourcentages concernent l'ensemble des lignes sans distinction de statuts et d'écartements : dernière colonne du tableau en bas.

de 892 kg par jour au km exploité. Le trafic marchandises sur ces lignes n'aidait guère à obtenir des résultats d'exploitation satisfaisants. Seconde constatation, la forte opposition induite par l'écartement ; l'exemple des CFIL 1880 est probant : 80 % des lignes à voie normale écoulent un tonnage au km exploité supérieur à 1 000 t contre 21,7 pour les lignes à voie étroite. Enfin, plus de la moitié des lignes de TVM se contente d'un tonnage inférieur à 500 t.

Tableau 80. Pourcentages de lignes ou réseaux atteignant un tonnage chargé au km exploité donné, en fonction des statuts et des écartements (1911)

		< 300 t	301 à 500 t	501 à 700 t	701 à 1 000 t	1 001 à 1 500 t	1 501 à 2 000 t	2 001 à 5 000 t	> 5 000 t
CFIL	N 1865	0	0	5,5	0	5,5	16,6	27,9	44,5
	E 1865	0	0	66,6	0	0	33,4	0	0
CFIL	N 1880	4	0	4	12	40	8	16	16
	E 1880	16,6	28,4	18,3	15	16,6	3,4	1,7	0
TVM		34,4	20,5	11,9	9,6	4,3	6,5	10,7	2,1
Ensemble		21,1	17,7	13,8	10,4	12,3	6,9	9,9	7,9

Les situations où on enregistre de forts tonnages au km exploité correspondent à de courtes lignes où les trafics de produits sidérurgiques et combustibles dépassent 70 %. On constate de faibles tonnages au km exploité, également sur des lignes courtes où les matériaux de construction assurent entre 28 et 60 % des mouvements (tabl. 81).

Une autre remarque concerne, dans le temps, le parcours moyen accompli par une marchandise. Il s'abaisse de 23,7 à 19,8 km au cours de la première décennie du ^{xx}e siècle. L'allongement du réseau est plus rapide que le développement du trafic entre 1901 et 1911 : cette situation indique que les nouvelles lignes doivent une partie de leur activité à un détournement de trafic au détriment de celles déjà en service. La volonté de minimiser le prix de transport conduisait à l'emploi d'une ligne nouvelle, si cela réduisait le parcours sur voie ferrée. Par ailleurs, le passage d'une ligne à proximité d'une carrière, d'un lieu de foire, d'un bourg commerçant pouvait favoriser l'appel au transport ferroviaire pour des mouvements locaux auxquels le roulage répondait auparavant.

Tableau 81. Valeurs extrêmes du tonnage à toutes distances par km exploité

Statut	Km	ligne	Tonnage total	Tonnage Km exploité	Principaux flux %
N 1865	15	Chemin de fer de l'Est (a)	188 878	12 589	Fer, fonte acier 61 Houille 22
E 1865	11	Chemin de fer de Marlieux à Châtillon-sous-Chalaronne	6 082	552	Matériaux de construction 28 Céréales 26
N 1880	5	Aulnoye à Pont-sur-Sambre	28 426	5 685	Fer, fonte, acier 39 Combustible 33
E 1880	7	Roisel à Hargicourt (b)	104 250	14 852	Engrais 87 Combustibles 8
E 1880	59	Monsols à Cluny et La Clayette (c)	4 273	72	Matériaux de construction 60
TVM	2	Beaucourt à Beaucourt-Dasle	15 962	7 981	Combustible 23 Fer, fonte, acier 18 Matières premières, produits manufacturés 18
TVM	5	Pont-de-Vaux à Fleurville-Pont-de-Vaux	365	73	Matériaux de construction 60 Divers 40
TVM	16	Nice à Contes (Tramways de Nice et du littoral)	157 164	9 822	Matériaux de construction 44 Houille 43
(a) Ligne de Carignan à Messempré, Monthermé-gare à Monthermé-ville, de Vrigne-Meuse à Vrigne-aux-Bois administrées par l'Est pour le compte du département des Ardennes.					
(b) CFIL du Nord de la France.					
(c) Chemin de fer départementaux du Rhône et Saône-et-Loire.					

. Les éléments du trafic de la petite vitesse

Nous étudions maintenant les volumes des diverses classes de marchandises¹² (fig. 26 et 27) ; nous tenterons d'élargir le sujet en replaçant la statistique dans le cadre socio-économique qu'elle traduit (annexe 2).

> Céréales et farines (fig. 26)

Cette classe regroupe des marchandises différentes n'alimentant pas des flux identiques par leur volume et leur circulation. Le seigle, le sarrasin occupent de vastes territoires dans les terres acides des massifs

12- L'ordre de présentation des classes de marchandises correspond à celui des statistiques et non à l'importance des flux.

anciens et leur culture s'accompagne de transports à une échelle locale qui en font en Vendée, en Bretagne, en Limousin quelquefois des usagers des compagnies secondaires. L'orge, comme l'avoine, sert à l'alimentation animale dans les exploitations où elle est produite ; dans la France de l'Est et du Nord, la France de la bière, on fait usage des voies secondaires pour l'acheminer jusqu'aux malteries. Le blé fait l'objet des trafics les plus volumineux et les plus lointains.

Il y a cent ans, la spécialisation en agriculture s'amorçait lentement ; les rendements céréaliers étaient à peine le quart de ce qu'ils sont devenus ; récolte faite, le paysan prélevait ses semences et le nécessaire à sa consommation, puis commercialisait le surplus, variable suivant les années. Des milliers et des milliers de tonnes de céréales panifiables faisaient l'aller-retour de la ferme au moulin, revenant sous forme de farine, et n'empruntaient aucun chemin de fer mais la voiture tirée par les bœufs, les chevaux ou les ânes. Rappelons que le boulanger a été un des derniers artisans à s'installer dans les villages, faute de clientèle suffisante : il lui fallait un bourg où vivait une population diversifiée ; il s'approvisionnait beaucoup auprès des meuniers voisins et, lui non plus, ne faisait pas appel au transport ferroviaire. Rappelons qu'à l'automne 1940, lorsque le spectre du rationnement est devenu réalité, la pratique ancestrale de faire son pain a été retrouvée rapidement, parce qu'il n'y avait dans la France profonde que peu d'années qu'elle avait été abandonnée.

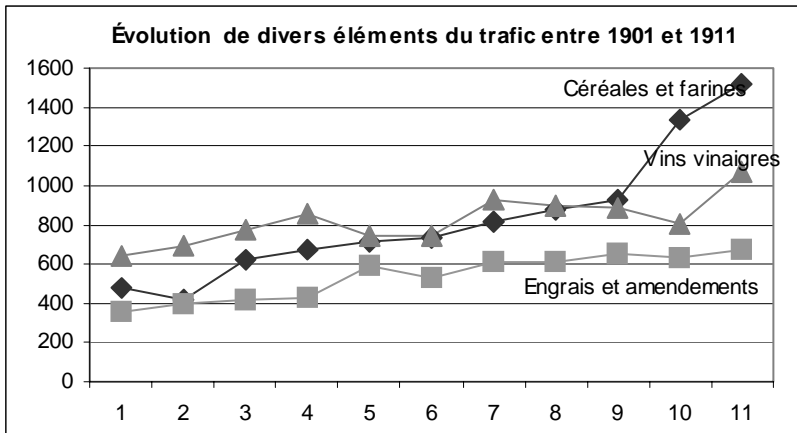


Figure 26. © M. Wolkowitsch / A.-L. Wolkowitsch, 2003.

Les céréales panifiables et essentiellement le blé entraînaient des courants de trafic appréciables puisqu'il fallait nourrir les populations urbaines. Selon leur importance, les villes faisaient appel à une zone plus ou moins étendue, mais en limitant au mieux le transport. Les mercuriales signalent l'ampleur des écarts entre les prix des blés sur les marchés urbains ; entre 1859 et 1878, cet écart se réduit des deux tiers entre Albi et Bourges par exemple, grâce au chemin de fer, mais c'est avant l'essor des réseaux secondaires¹³. L'uniformisation des cours encourage l'appel à des régions de plus en plus lointaines ; les compagnies secondaires bénéficient d'un trafic diffus de ramassage des grains acheminés vers les villes proches, mais de plus en plus vers les gares de transit avec les grandes compagnies.

Autre réalité de l'époque, la France n'est pas dans les premiers rangs des pays exportateurs de céréales comme aujourd'hui, mais importatrice pour alimenter ses citadins. De Rouen à Paris par la Seine, de Bordeaux ou Marseille pour la région toulousaine ou le Languedoc, les blés étrangers inondent les marchés. Le marché parisien est perdu par les régions du sud du Bassin parisien ou de ses confins ; le PO crée un tarif spécial dégressif pour ouvrir aux producteurs de ces régions les marchés du Languedoc et de l'Aquitaine pour concurrencer les grains étrangers. Les réseaux secondaires de la Vienne, de l'Indre-et-Loire, du Loir-et-Cher, de l'Indre, du Cher étaient mis à contribution si nécessaire pour un transport initial ; pour autant, le PO n'avait pas jugé nécessaire d'établir un tarif commun avec les compagnies intéressées.

Entre le meunier immortalisé par Daudet en 1866¹⁴ et la fondation de la Société des grands moulins de Paris en 1919 se situe un demi-siècle d'évolution d'une profession. De telles transformations ne pouvaient qu'engendrer un bouleversement des circuits de la farine. Ne pouvant distinguer dans les statistiques ceux de la farine de ceux des grains, nous ne pouvons que suggérer des interprétations et le rôle des lignes secondaires. La meunerie artisanale, encore vivante dans l'entre-deux-guerres, ne disparaît pas avant 1914 avec la création des minoteries ; ces dernières sont créées près de grandes villes, Bordeaux, Nancy, Lille, Paris pour produire des milliers de quintaux par jour. L'approvisionnement en farine, même dans des villes modestes, est de plus en plus le fait de ces minoteries ; cette diffusion fait appel aux réseaux secondaires, dans les villes ou les bourgs non desservis par les grandes compagnies.

13- Foville, ouvr. cité, fournit pour d'autres denrées des exemples de ces mécanismes conduisant à la formation d'un marché national.

14- A. Daudet, *Les Contes de mon moulin*.

Les ports contribuent à l'approvisionnement des minoteries, mais les chemins de fer secondaires, ne disposant pas de voies de quai, n'en profitent pas. Les chemins de fer départementaux des Bouches-du-Rhône transportent 121 000 t de céréales et farines, soit 49 % de leur activité marchandises, en combinant la collecte de blé dans les campagnes et quelques acheminements terminaux vers des usines (pâtes et semoulerie).

Entre le ramassage des grains et la distribution de la farine, presque toutes les compagnies acheminent cette classe de marchandises. Les réseaux des zones de production enregistrent des tonnages élevés : Seine-et-Marne : 78 000 t ; Allier : 59 000 t ; Loir-et-Cher et Indre : plus de 25 000 t. Avec un plus faible tonnage, 12 000 t, ce trafic représente 30 % sur la ligne de Maringues à Gerzat en Limagne.

Le tonnage total est passé de 480 000 à 1 520 000 t, soit plus 214 %, en dix ans, la plus forte progression pour l'ensemble des lignes secondaires ; aussi la part de ces marchandises s'est-elle considérablement accrue (fig. 27a, 27b). La courbe du trafic est ascendante, à part un fléchissement en 1902, peut-être lié à une mauvaise récolte ; la progression du trafic est spectaculaire entre 1909 et 1911.

> Vin, vinaigre, esprit de vin (fig. 26)

Le vin domine totalement les échanges dans cette classe de marchandises. La consommation est généralisée, la production est localisée, même si des vignobles médiocres produisant des « piquettes » de 7 à 9° ne font qu'amorcer leur déclin ; pour leur producteur, le véritable vin est, suivant le parler populaire, « le gros rouge qui tache », originaire du Languedoc et coupé d'importation algérienne.

Des zones de production, le vin est transporté vers les marchés de consommation en wagon-réservoir ou en fûts, suivant les volumes à acheminer. Les grands marchés de consommation sont la région parisienne, les régions industrielles du Nord, de l'Est, de la Loire... mais aussi les campagnes, notamment la Bretagne et la Normandie.

La principale zone de production est le Languedoc avec des extensions vers le Roussillon et, en Bas-Languedoc, le Minervois : ainsi la Compagnie des chemins de fer de l'Hérault transporte 142 300 t de vins (36 % de son trafic), les Tramways de l'Aude 48 000 t (57 %), les chemins de fer des Pyrénées-Orientales 28 000 t (47 %), les chemins de fer départementaux des Bouches-du-Rhône 25 600 t (15 %), ceux des Charentes 21 429 t (12 %), pour citer les principaux ; d'autres directement desservis par les grands réseaux n'apparaissent pas.

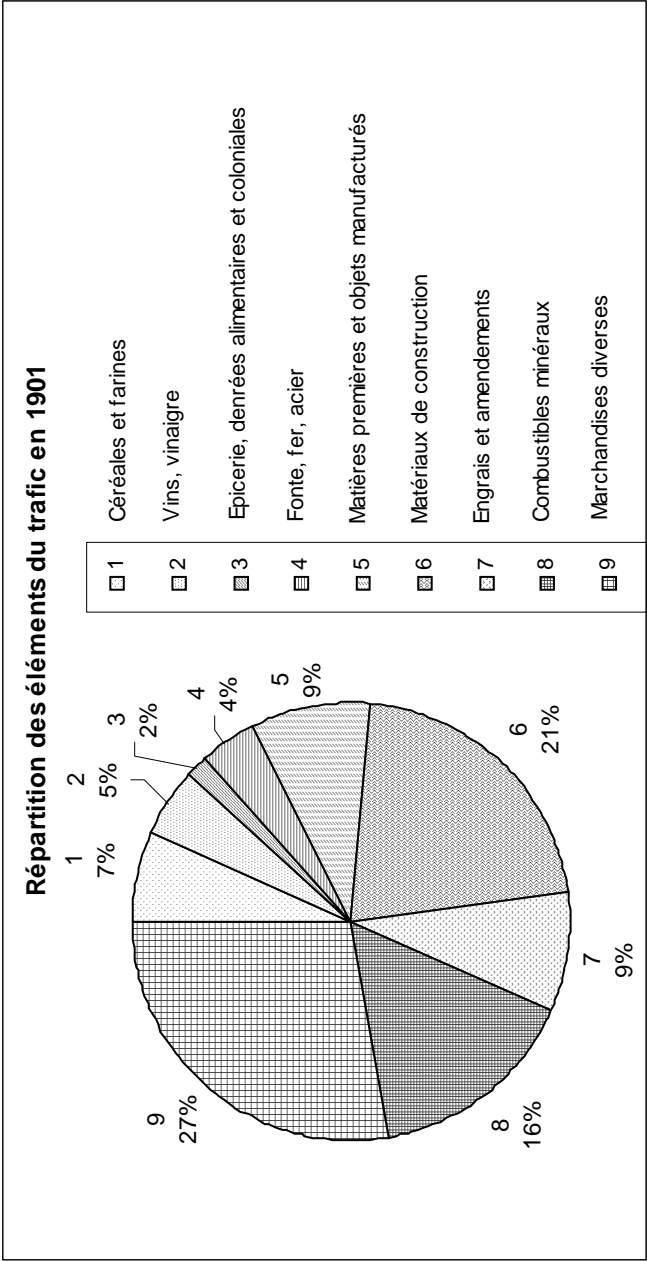


Figure 27a. © M. Wolkowitsch / A.-L. Wolkowitsch, 2003.

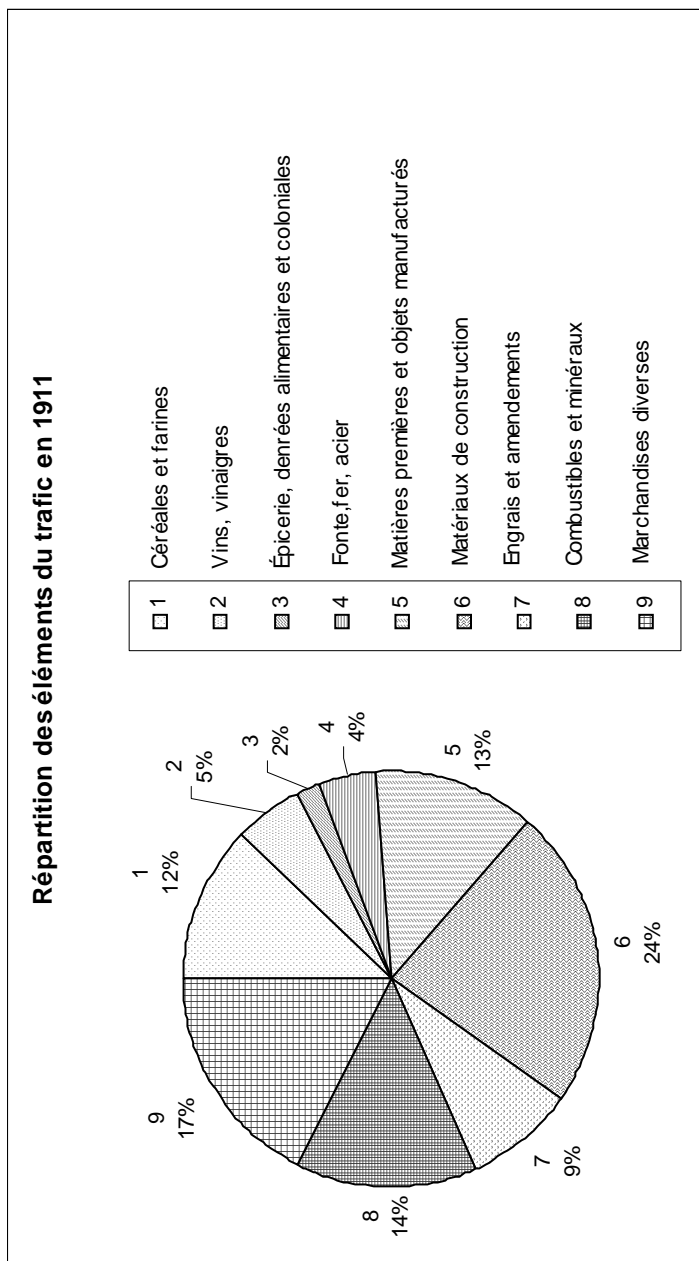


Figure 27b. © M. Wolkowitsch / A.-L. Wolkowitsch, 2003.

Ce trafic du vin a été facilité par l'établissement de tarifs communs associant grands réseaux et compagnies secondaires concernées. Lorsque ces dernières étaient équipées de voies normales, comme dans l'Hérault et les Pyrénées-Orientales, l'envoi des wagons-réservoirs sans manutention était possible. Les expéditions se faisaient par ailleurs en fûts, notamment pour les vins de qualité ; les expéditions aux grossistes des villes moyennes, à des commerçants des bourgs, même à des particuliers supposaient parfois pour un parcours terminal l'appel à une compagnie secondaire : contrairement au rôle de collecteur dans les zones de production, les compagnies secondaires pour la distribution diffuse n'offraient pas de tarifs communs avec les grands réseaux ; l'expéditeur ne bénéficiait même pas toujours d'un tarif spécial. Cela n'empêche pas la présence d'un trafic de vin sur la majorité de ces compagnies. Les wagons-réservoirs n'étaient utilisés que pour les envois vers Paris-Bercy ; ils appartenaient à des propriétaires privés, grands négociants en vin ou entreprises de location (voir chapitre XII).

Les expéditions ne progressent pas régulièrement ; elles dépendent des vendanges plus ou moins favorables, des méventes qui s'accompagnent de crises sociales graves. Le tonnage passe de 351 à 673 mille tonnes en dix ans, soit une croissance de 91 %. La part de cette classe de marchandises dans le total du trafic oscille autour de 5 % (fig. 27).

> L'épicerie, denrées alimentaires et coloniales (fig 28)

L'épicerie comprend les produits comestibles et les produits ménagers. Les épicerie des villages, des bourgs ou des toutes petites villes desservies par les seuls chemins de fer secondaires offraient à leur clientèle un choix plus varié (outillage simple, vêtement de travail...) ; quels critères les compagnies adoptaient-elles pour établir le tonnage correspondant à cette classe de marchandises ? Ces épicerie rurales avaient en face d'elles une part de population disposant de moyens limités, faisant d'abord appel à ses propres productions : fromages, produits laitiers, orge grillé en substitut du café... mais achetant le sel, le sucre, l'huile éventuellement, le chocolat, quelques produits d'entretien de base, savon noir, savon de Marseille. Ces marchandises n'ont jamais tenu une grande place, 2 % du trafic total en 1901 comme en 1911 (128 000 et 259 000 tonnes), soit néanmoins une croissance en volume de 103 % ; la progression du trafic est particulièrement marquée après 1908 ; cela traduit sans doute une évolution vers une consommation se détachant lentement d'une satisfaction des besoins par ses propres

productions ; c'est à mettre à l'actif des chemins de fer comme moyen d'ouverture des régions rurales vers les marchés régionaux et nationaux (fig. 27)¹⁵.

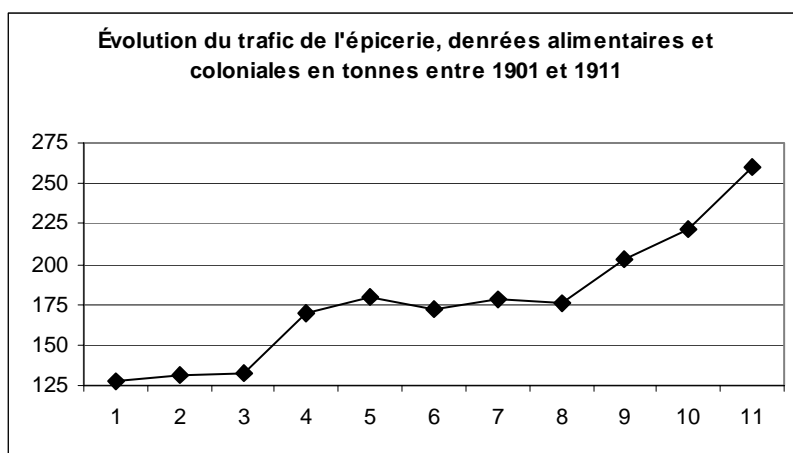


Figure 28. © M. Wolkowitsch / A.-L. Wolkowitsch, 2003.

> Fer, fonte, métaux (fig. 29)

Les centres métallurgiques les plus actifs étant desservis par les grandes compagnies, ce trafic a de l'importance pour un nombre restreint de compagnies secondaires. Des tonnages appréciables représentant un pourcentage élevé du trafic s'enregistrent sur quelques exploitations : la ligne de Gudmont à Rimaucourt de la SGCFF (47 300 t, 44 %), le réseau de Saône-et-Loire des CFD (51 324 t, 47 %), diverses lignes secondaires exploitées par l'Est (80 000 t, 61 %) et par d'autres compagnies¹⁶. Une seule ligne de TVM, dans la région de Montbéliard, peut être retenue (18 000 t, 25 %), face à une dizaine de lignes de CFIL dont plusieurs à voie normale. Sur le reste du réseau circulent des tonnages allant de quelques dizaines à quelques centaines de tonnes, souvent moins de 5 % et même de 1 % du trafic ; ce sont les approvisionnements en fer ou en acier nécessaires aux ateliers et aux

15- Rappelons que dans les années trente, dans bien des campagnes, des « produits coloniaux » comme les bananes et les oranges étaient encore mis dans les sabots de Noël des enfants. Cela souligne leur rareté. On imagine la situation avant 1914.

16- Pour les premières, voir tabl. 79, note a. Autres compagnies : Tramways de la Sarthe 38 600 t (35 % du trafic), Chemin de fer à voie étroite des Ardennes 29 000 t (12 %), Aulnoye à Pont-sur-Sambre 11 140 t (39 %).

artisans ruraux, charron, chaudronnier, maréchal-ferrant, d'où des mouvements diffus. Les tonnages expédiés sont passés de 304 000 à 539 000 tonnes, soit une progression de 77 %. La part dans le trafic total est restée de l'ordre de 4 % (fig. 27). Entre 1903 et 1908, on note des phases de régression et stagnation suivies d'une reprise très sensible.

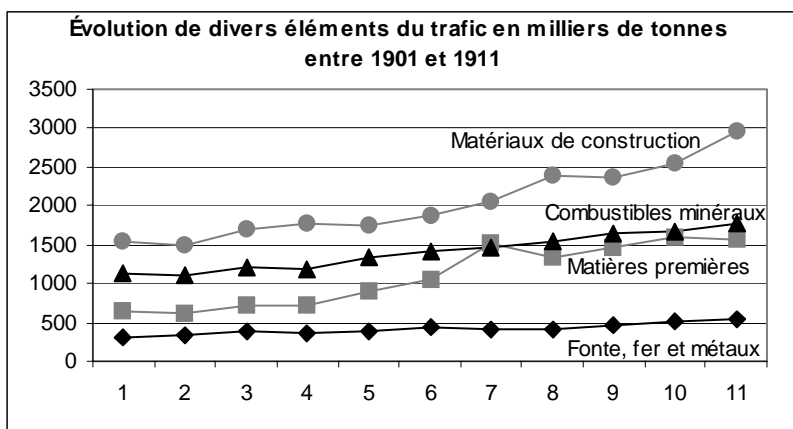


Figure 29. © M. Wolkowitsch / A.-L. Wolkowitsch, 2003.

> Matières premières, produits manufacturés (fig. 29)

Nous sommes encore en présence d'un regroupement statistique qui laisse dubitatif. Par exemple, dans l'entre-deux-guerres et, bien plus, avant 1914, subsistent des biscuiteries dans des bourgs desservis par les seules compagnies secondaires : la farine et le sucre sont les matières premières ; les biscuits sont vendus dans le cadre régional ; la farine est-elle comptée en matière première ou dans la première classe « céréales et farine », les biscuits comme produits manufacturés ou mieux dans l'épicerie ? Les tonnages en question dans chaque cas sont faibles, mais ils peuvent peser lourd dans l'activité d'une compagnie. Les industries textiles reçoivent leur matière première par les grandes compagnies qui les acheminent du Havre pour le coton, de Rouen ou de Dunkerque pour la laine directement vers les usines. Le fer et l'acier sortis de la sidérurgie du Nord ou de Lorraine sont de même acheminés vers les usines de métallurgie de transformation. Hors les mines de fer de Lorraine, la production est limitée. C'est au niveau de la distribution des produits manufacturés que les chemins de fer secondaires jouent un rôle.

Le tonnage transporté passe de 635 000 à 1,570 million de tonnes, soit une croissance de 147 %, la plus importante après celle des céréales (fig. 27). La part dans le trafic total augmente de façon sensible, atteignant 13 %. Comme pour la classe précédente, on remarque une croissance accentuée à partir de 1908.

Plus du tiers du trafic est concentré sur les réseaux de la Gironde (275 000 t) et de la Somme (174 000 t) de la SGCFE, de la Société des voies ferrées du Dauphiné (58 000 t) et du Réseau de la Camargue (54 000 t) ; sur ces réseaux, ces marchandises interviennent respectivement pour 53 %, 33 %, 29 % et 33 % du trafic. Pour 21 compagnies, la part des matières premières et produits manufacturés dépasse 25 % : l'activité portuaire en Gironde, le sel en Camargue, les betteraves dans la Somme expliquent cette situation qui se traduit par des tarifications adaptées (chapitre XII). On relève un trafic important sur la ligne de Caen à la mer lié à la métallurgie normande, sur les lignes vosgiennes et des monts du Lyonnais probablement grâce aux industries textiles. Les 35 000 t des Chemins de fer du Born et du Maremsin sont peut-être du bois des Landes. Force est de constater que des études approfondies sur le trafic des compagnies permettraient seules d'accéder à des connaissances satisfaisantes.

> Matériaux de construction (fig. 29)

La demande de matériaux de construction est importante : la construction ferroviaire suppose l'établissement de la plate-forme, le ballast, les bâtiments, les ouvrages d'art ; ils sont nécessaires aussi pour les routes, dont on se soucie pour les principales d'améliorer la chaussée. L'urbanisation s'accompagne de la construction de maisons d'immeubles ; la construction d'entreprises industrielles, d'entrepôts se développe ; à côté des matériaux de carrière, le bois intervient dans la charpente. La production des forêts et des carrières se trouve souvent à proximité de lignes secondaires, les utiliser même pour des trajets restreints et malgré une double manutention est économique.

Le trafic des matériaux de construction est le premier en tonnage en 1911 (fig. 27) où il a supplanté les marchandises diverses ; il passe de 1 540 000 à 2 946 000 t ; la progression est continue à partir de 1905 et s'accélère à partir de 1909 ; en dix ans, le gain est de 91 %.

Rares sont les compagnies sans trafic de cette classe ; 38 compagnies lui doivent plus de 30 %, dont 16 plus de 50 % de leur activité ; la demande dans les villes explique les pourcentages sur les lignes de Veurey à Grenoble (62 %), de Camarsac à Bordeaux (64 %), de Lyon à Vaugneray et Mornant (53 %) et sur le réseau de l'Est de Lyon (51 %), des Tramways de Cherbourg (100 %). Des lignes bien situées vis-à-vis

de l'exploitation des carrières ou des forêts ont aussi un trafic de matériaux de construction dominant : Riom à Volvic (94 %), Gué à Ménaucourt (81 %), Voiron à Saint-Béron (66 %).

Même s'il existe une réelle permanence dans l'exploitation des carrières, ce type de trafic est aussi dépendant de la demande qui peut se déplacer en fonction des grands travaux en cours et des aménagements urbains prévus. Trafic traditionnel où, lorsqu'elle le pouvait, la voie d'eau concurrençait le chemin de fer, tandis que celui-ci, pour un trafic souvent de proximité, a subi une forte concurrence des camions¹⁷. Les chemins de fer secondaires avant 1914 ont vu les matériaux de construction occuper une part croissante des marchandises transportées.

> Engrais et amendements (fig. 26)

Parcourant les espaces ruraux, les compagnies secondaires devaient jouer un rôle décisif dans la diffusion des engrais et amendements. Les engrais étaient d'abord destinés aux zones d'agriculture en évolution rapide vers la spécialisation, vers l'intensification, vers une commercialisation systématique de la production : ceintures maraîchères des villes et, notamment, de Paris, production betteravière picarde, viticulture. Les tonnages acheminés et le pourcentage des engrais sur le trafic total ne relèvent pas du hasard : réseau de la Somme de la SGCFE : 140 000 t (30 %) ; ligne de Roisel à Hargicourt¹⁸ : 91 000 t (87 %) ; Chemin de fer de l'Hérault : 57 000 t (15 %) ; ligne d'Arpajon aux Halles : 35 000 t (60 %).

Les amendements avaient un double rôle à jouer ; ils devaient permettre d'améliorer le système de culture et de conquérir de nouvelles terres sur la friche. Le problème était celui des terres acides du Massif central, du Massif armoricain ; les fours à chaux installés nombreux sur leurs bordures calcaires expédiaient leur production dans le rayon permis par les prix du roulage pour un produit pondéreux de faible valeur. La pénétration n'excédait pas une zone de 25 à 30 km. Le chemin de fer modifie la situation : dans le Massif armoricain comme dans le Massif central et dans leurs confins, les expéditions sur les grands réseaux à plus de 100 km représentent rapidement près de 50 % ; une bonne partie de ce trafic s'achève sur les lignes secondaires ; sans parler du réseau breton géré par la SGCFE, on trouve sur les réseaux de Vendée, du Morbihan, du Finistère... des données assez proches, environ

17- Paris qui consommait un tonnage considérable recevait ses matériaux en grande partie par voie fluviale. Le TVM d'Arpajon à Paris en transportait tout de même 12 000 t.

18- Roisel abrite une fabrique d'engrais.

20 000 t et 20 % du trafic en 1911. Si on examine les effets de l'utilisation des amendements, on peut retenir deux résultats : entre 1831 et 1903, les brandes dans la Vienne ont reculé de 90 000 à 29 000 ha¹⁹ ; l'évolution des cultures céréalières dans le département de la Haute-Vienne est marquée par un double recul du sarrasin (31 000 à 5 000 ha), du seigle (77 000 à 15 000 ha) face aux progrès du blé (16 000 à 50 000 ha) entre 1840 et 1930²⁰. Ces exemples sont représentatifs de transformations qui ont touché les régions marquées par un même retard à cause de leurs sols. Si la mode aujourd'hui est de consommer des crêpes au sarrasin et du pain de seigle, accéder à la consommation de pain blanc, à la farine de blé, apparaissait au début du siècle précédent comme un véritable progrès social.

Le tonnage total des engrais et amendements a progressé de 1901 à 1911 seulement de 66 % (646 700 t à 1 072 000 t), leur part dans l'activité des compagnies secondaires a peu varié. Rares sont les compagnies qui ne transportent pas du tout ces marchandises, ne serait-ce que quelques milliers de tonnes ; très nombreuses sont celles où elles représentent au moins 20 % de l'activité de l'exploitation (fig. 27). Les progrès enregistrés dans l'agriculture, grâce au développement de la consommation d'engrais et amendements transportés à bas prix, ont favorisé une diversification de la production (pommes de terre, autres légumes, fruits...) dont l'acheminement vers les marchés à prix élevés a bénéficié à toutes les compagnies de chemins de fer, VFIL incluses.

> Les combustibles minéraux : houille, coke (fig. 29)

Un regard vers le passé est nécessaire pour comprendre la fonction assurée par les chemins de fer secondaires pour le transport des combustibles. Au moment où ces lignes se multiplient, la houille a triomphé du bois et son utilisation semble garantir le développement industriel. Un mémoire de 1859 souligne que l'équipement des départements en « forces en chevaux fournis par les machines à vapeur » dépend du prix de la houille : 1 481 chevaux avec la houille à 7,80 F la tonne dans l'Allier disposant de treize houillères, 107 chevaux en Indre-et-Loire avec un prix de la tonne à 47,22 F²¹. Seul le chemin de fer pouvait éliminer cette inégalité ; encore en 1867 un contemporain estimait que, avec la même somme, on transporterait la houille à 30 km par roulage et à 300 km par chemin de fer²².

19- C. Passerat, *Les Plaines du Poitou*, Paris, 1909, 232 p.

20- Office national interprofessionnel des céréales (ONIC), *Services techniques, monographies céréalières départementales*, 1940.

21- Mémoire Mauguin, Archives nationales, F¹⁴ 8939. Ligne Tours-Gannat 1859.

22- A. d. de l'Allier, S j m l 1-2. Ligne Tours à Montluçon 1855-1878.

Les espérances d'un trafic houiller apparaissent comme la justification de construire une ligne dont la nécessité serait indispensable et la rentabilité assurée ; aussi tous les concessionnaires recherchent-ils, si possible, dans le tracé de leurs lignes, des bassins houillers à desservir.

Les petits bassins de l'Allier, du Puy-de-Dôme, de la Creuse, du sud du Massif central sont souvent à l'écart des lignes d'intérêt général concédées : Montluçon à Moulins, Gannat à Limoges, Brive-la-Gaillarde à Rodez, Alès à La Grand-Combe ; les concessionnaires ont aussitôt créé les courts embranchements nécessaires à voie normale pour que le trafic houiller ne leur échappe pas²³. Lorsque des compagnies houillères ont manifesté l'intention de construire des lignes pour acheminer leur production jusqu'à une gare d'une compagnie de chemin de fer, elles se sont heurtées à une opposition résolue des grandes compagnies, même dans le cas d'un projet de ligne à voie étroite (Société des houillères de Champagnac-les-Mines ou des houillères de Saint-Éloy-les-Mines)²⁴. Seules les puissantes compagnies minières du bassin du Nord - Pas-de-Calais ont pu créer un véritable réseau de chemins de fer industriels relié aux lignes du Nord.

Dans tous ces cas de figures, il reste peu ou pas de place pour permettre aux lignes secondaires d'aller chercher le charbon sur le carreau des mines. Le trafic des combustibles n'est pas pour autant négligeable ; il s'élève de 1 123 000 t à 1 772 600 t, soit une augmentation de 57 % de 1901 à 1911 ; il reste le troisième par le tonnage, même si sa part enregistre un léger déclin (fig. 27). Après quatre années de flux et reflux, à partir de 1904, la progression ne s'arrête plus.

L'indispensable distribution de la houille à travers le pays se traduit par sa présence dans le trafic de la quasi-totalité des compagnies ; les quantités varient beaucoup en fonction de l'espace desservi. De rares compagnies acheminent de volumineux tonnages : dépôts pour constituer des stocks, près des villes : réseau de l'Est de Lyon 107 000 t et 23 % du trafic, ligne de Nice à Contes 68 000 t et 43 % ; réseau du

23- Mine de Montvicq (Doyet-la-Presle à Bézenet), mine de Lavaveix (Busseau-sur-Creuse à Lavaveix, prolongement vers Ussel, mine de Decazeville-Fontvergne (Vivier à Decazeville), mines de Saint-Ambroix et Bessèges (Alès à Saint-Ambroix et Bessèges).

24- La société houillère de Champagnac demandait la concession de 111 km à voie métrique pour transporter sa production, mais aussi tous trafics, voyageurs compris, jusqu'à Saint-Denis-près-Martel. La Compagnie du chemin de fer d'intérêt général de Tulle à Clermont-Ferrand a rappelé qu'un embranchement vers Champagnac était prévu et qu'elle comptait sur le trafic houiller pour assurer la rentabilité de la ligne. Même cas de figure pour la desserte des mines de Saint-Éloy ; un embranchement a été construit depuis Lapeyrouse, prolongé ultérieurement jusqu'à Volvic, bifurcation avec la ligne Clermont-Ferrand à Tulle.

département de la Somme de la SGCFE pour faire face aux besoins industriels des sucreries, 59 000 t et 12 %. La même entreprise, dans l'Allier, conduisait aux usines et ateliers 85 000 t de houille (29 % du trafic), que les grands réseaux acheminaient depuis les petites houillères jusqu'à des gares de transit. Dans les régions industrielles de l'Est, du Nord, mais surtout des confins du Rhône et de la Loire, on trouve d'innombrables exemples de lignes courtes acheminant des tonnages modestes représentant une proportion appréciable du trafic : ligne de Cambrai à Catillon (15 000 t, 35 %), ligne de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole (13 000 t, 38 %), réseau du Valenciennois (5 000 t, 11 %), ligne de Saint-Amand à Hellemmes (4 000 t, 80 %)²⁵. Cette diffusion de la houille comme celle de l'acier et du fer permettent le développement d'une multitude d'ateliers ruraux où charrons, chaudronniers, maréchaux-ferrants deviennent de plus en plus indispensables à la vie agricole ; les chemins de fer secondaires répondent bien à la volonté de desserte de proximité voulue par ceux qui les ont créés.

> **Marchandises diverses** (fig 30)

La classe des marchandises diverses connaît une croissance faible par rapport aux autres, seulement 10 % ; sa part régresse fortement ; le trafic est de 1 991 000 t en 1901, 2 190 000 t en 1911. La courbe d'évolution du trafic est en dents de scie (fig. 27) ; le trafic maximum est atteint en 1909 (2 590 000 t), suivie de deux années de déclin (2 190 000 t), soit un recul de 15 %. Le trafic de 1911 est à peine supérieur à celui de 1903. Aucune des courbes déjà observées ne montrait un tel profil, elles signalaient notamment un relèvement du trafic dans les dernières années ; elles traduisent une consommation accrue de matières premières, matériaux de construction etc. ; quelles sont donc ces marchandises diverses dont la consommation diminuerait ? Il y a là un constat qui mérite réflexion.

Observons d'abord la disparition des industries locales face aux productions de masse qui se sont imposées : en 1900, il y a longtemps qu'on a cessé de filer la laine et tisser du drap dans les fermes, les ateliers du textile ont pour beaucoup disparu dans les années 1875-1885, il en va de même de la petite métallurgie dans le Poitou, par exemple ; les derniers hauts-fourneaux du Berry s'éteignent en 1870 et 1908. Les industries produisant pour un marché restreint disparaissent devant la concurrence des produits venus de l'extérieur.

25- Exemples dans la région Rhône-Loire : Amplepuis à Saint-Vincent-de-Reins : 4 000 t, 33 % ; Saint-Victor à Thizy : 9 000 t, 41 %.

Seconde observation : le commerce sédentaire et permanent se substitue au commerce temporaire et itinérant. Les magasins se multiplient ; le choix de leur localisation ne pouvait être indifférent à la présence d'une desserte ferroviaire proche²⁶ ; de vieilles enseignes, des inscriptions laissées par le temps sur de vieux murs sont les témoignages de la vitalité de cette activité commerciale au cœur des bourgs et parfois des villages. Les marchandises arrivaient depuis les régions de grande production industrielle jusqu'aux gares de contact avec les réseaux secondaires ; ces derniers se chargeaient de la phase ultime de distribution, suivant des flux qui copiaient ceux accomplis par les commis-voyageurs, lors de leurs visites à leurs clients²⁷.

Il nous paraît vraisemblable que les compagnies ont progressivement eu le souci de mieux connaître la composition de leur trafic et ont ventilé une partie des marchandises diverses entre l'épicerie, les produits manufacturés, peut être d'autres classes. Cela semble la seule explication à la faible progression du tonnage acheminé sous cette appellation. L'imprécision sur la nature des marchandises diverses explique que les pourcentages sur le trafic total et leur tonnage par compagnie ne peuvent faire l'objet de commentaires valables.

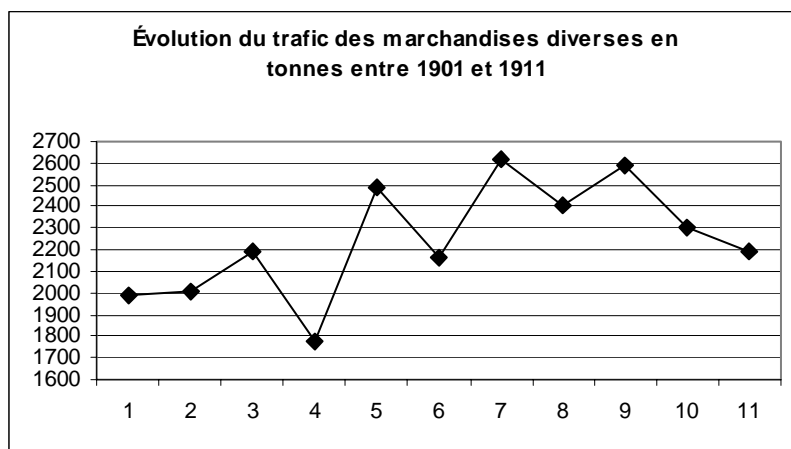


Figure 30. © M. Wolkowitsch / A.-L. Wolkowitsch, 2003.

26- Brian-Berry, *Géographie des marchés et du commerce de détail*, Ur, Paris, Colin, 1971, 254 p., traduit de l'anglais par B. Marchand.

27- Cf. ci-dessus p. 377.

. Les accessoires de la petite vitesse (fig. 31)

Voitures et matériel roulant, animaux figurent sous ce vocable. Les statistiques fournissent d'une part le nombre de voitures et d'espèces animales par tête, d'autre part l'équivalent en tonnes suivant une méthode de conversion dont nous avons signalé les limites (tabl. 82).

	Véhicules	Équidés	Gros bétail	Moyen bétail	Petit bétail
1901	1 211	14 831	99 604	248 269	131 644
1910	1 855	31 681	233 660	444 564	212 785
1911	2 032	31 185	230 063	374 745	207 648
1901/1911 (%)	67	110	131	+ 51	57

Tableau 82. Les "accessoires de la petite vitesse", nombre de véhicules et de têtes de bétail sur les chemins de fer secondaires, 1901-1911

Le tonnage est faible : 88 000 t en 1901, 188 000 t en 1911, soit une croissance de 113 %. La courbe traduit une montée constante jusqu'en 1910, suivie d'une chute de 20 % en un an. L'étude des mouvements par l'autre méthode éclaire cette évolution : le nombre de têtes embarquées du moyen bétail baisse de 15 %, tandis qu'on observe un léger tassement pour les gros et petits bétails comme pour les équidés. Le nombre de voitures et matériel roulant est seul en progrès : cette formule ne permet pas de connaître les parts des automobiles, dont le transport apparaît dans la tarification, des voitures à chevaux et du matériel roulant, désignant sans doute des machines agricoles simples et du matériel militaire.

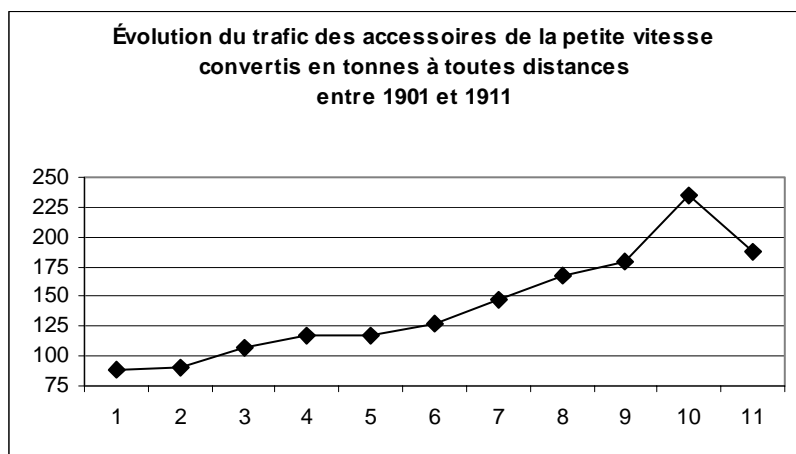


Figure 31. © M. Wolkowitsch / A.-L. Wolkowitsch, 2003.

> Voitures et équidés

Le très petit nombre de véhicules transportés ne surprend pas ; des ateliers fabriquaient des voitures à chevaux pour la promenade ou le travail livrées dans un rayon proche. La production automobile était réduite ; les rares véhicules qui circulaient accompagnaient plutôt un voyageur qu'ils ne faisaient l'objet d'une livraison à un acheteur. Nous manquons de précisions sur ces données. Les effectifs du bétail transporté par les chemins de fer secondaires sont réduits ; le problème du transfert des animaux dans les gares de transit devait limiter leur rôle à l'acheminement direct des bêtes vers un marché local de consommation ; les expéditeurs devaient rechercher les gares d'où l'envoi était possible sans transbordement jusqu'aux grands marchés de consommation comme Paris ou Lyon.

Toutes les compagnies ne concourent pas également à ces trafics ; beaucoup ignorent totalement tel ou tel élément ; on le vérifie pour les voitures comme pour les animaux, ce qui s'explique par l'absence de telle ou telle espèce dans la zone desservie.

Six compagnies, transportant plus de cent voitures chacune, se partagent plus de 40 % des mouvements. Si la ligne de Vélizy à Saint-Quentin transporte 233 voitures, quatre entreprises de la France méridionale en acheminent 468, soit 23 % ; hors l'Ille-et-Vilaine (103), les chiffres sont de l'ordre de quelques dizaines²⁸. Toutes les autres compagnies transportent très peu ou pas du tout de voitures. Absence de demande, absence d'équipement adapté, qu'il s'agisse de wagons plats ou de systèmes d'embarquement ? Une analyse permettant de connaître la réponse au cas par cas serait intéressante ; cela dépasse le problème de ce type de trafic ; des obstacles techniques, matériels, ont souvent limité l'activité de certaines entreprises, notamment de TVM ; l'exemple de gares dotées d'appareils de levage de faible puissance seulement n'est pas exceptionnel.

Même constat pour les équidés, 50 % des acheminements se font sur six lignes ou réseaux (Mamers à Saint-Calais, Angoulême à Matha, Sarthe, Ille-et-Vilaine, Loir-et-Cher et Eure-et-Loir) ; entre 1 500 et 4 500 bêtes sont transportées. Beaucoup d'autres compagnies participent à ce trafic pour de faibles effectifs. La tarification prévoit des conditions spéciales à l'occasion des concours hippiques. La présence de haras et d'élevage de chevaux de course semble favoriser le commerce des

28- Chemin de fer du Centre, de Côte-d'Or, de la Nièvre (SGCFE), de Haute-Saône (CFV), du Loir-et-Cher et de Bordeaux à Cadillac.

chevaux. Les chevaux de trait étaient issus de races locales pour l'agriculture ; ils n'étaient expédiés au loin que pour l'utilisation en ville, pour tirer les fiacres et les voitures de livraison des marchandises.

> Gros moyen et petit bétail

Les autres animaux sont conduits vers les marchés de consommation des villes voisines ; les réseaux bien structurés autour d'une préfecture sont avantagés pour jouer ce rôle ; le bétail peut aussi, après transit, être expédié à La Villette. L'élevage bovin d'embouche existe, mais il ne repose pas encore sur la recherche lointaine dans un pays naisseur de jeunes bêtes à engraisser ; la spécialisation n'est pas arrivée à ce stade ; les flux qui naîtront de cette activité sont à venir. Pour le petit bétail, sans que nous puissions les distinguer, coexistent des circuits de distribution orientés particulièrement vers les villes du Midi grosses consommatrices de viande ovine et des mouvements liés à la transhumance ; l'opération est facilitée pour deux réseaux qui sont à voie normale (Chemins de fer de l'Hérault, Chemins de fer départementaux des Bouches-du-Rhône), elle exige un transbordement pour la Compagnie des chemins de fer de la Camargue, à voie étroite ; ensemble ces entreprises acheminent 39 000 ovins et caprins.

Si on examine le trafic pour les gros, petit et moyen bétail, on note que moins de 10 % des entreprises assurent une part énorme des expéditions (tabl. 83). Pour le gros bétail, les principales expéditions se font au départ d'un vaste ensemble allant de l'Ille-et-Vilaine à la Vendée, englobant les pays de la Loire, se prolongeant jusqu'à la Nièvre et à l'Allier. Pour le moyen bétail, on retrouve beaucoup de compagnies exploitant des lignes ou des réseaux dans la zone précédente (expédition de veaux), mais aussi la Compagnie de Calais à Anvin, celle exploitant des liaisons autour de Bapaume, également la Compagnie des chemins de fer du Sud-Ouest, toutes régions d'élevage du porc. Pour le petit bétail, pour compléter les indications déjà données, signalons les départements du Loir-et-Cher, de l'Allier, et de la Seine-et-Marne où les ovins bénéficient encore des chaumes.

Un frein à un plus grand essor du trafic du bétail tient, outre l'inconvénient matériel dans les gares de transit, aux frais de manutention appliqués à ce trafic, pouvant atteindre 1 F par tête pour le gros bétail.

	Gros bétail	Moyen bétail	Petit bétail
Nombre d'entreprises participant au trafic	11	12	13
Nombre de têtes expédiées par l'entreprise assurant le plus grand trafic	19 000	30 000	22 000
Nombre de têtes expédiées par l'entreprise assurant le plus petit trafic	5 000	11 000	7 000
Total des expéditions des entreprises concernées	113 000	207 000	145 000
Part des expéditions / trafic total	49 %	55 %	70 %

Tableau 83. La concentration dans le trafic du bétail sur les chemins de fer secondaires (1911)

. Les accessoires de la grande vitesse : bagages et messageries

> Les bagages (fig. 32)

Le transport des bagages progresse de 136 % entre 1901 et 1911, passant de 59 à 140 000 t ; ce taux dépasse celui du trafic des voyageurs. Hors les VRP, ce sont les classes aisées qui, lors de leurs longs déplacements hors de leur domicile, ne peuvent se passer de leurs affaires ; le poids des bagages et les inévitables correspondances sont suffisamment dissuasifs pour faire de l'enregistrement une habitude. La courbe est ascendante, sauf en 1906, année d'une légère régression de moins de 2 %, dont l'effet est plus que corrigé l'année suivante.

En données brutes, la plupart des réseaux départementaux étendus expédient entre 1 000 et 2 000 t ; sur certaines lignes, on compte moins de 100 t. Six réseaux dépassent 3 000 t, dont la Compagnie des chemins de fer économiques des Charentes qui achemine 4 514 t.

La notion d'intensité du trafic permet de proposer une classification des lignes. L'indice moyen pour l'ensemble des CFIL et de TVM se situe autour de 9 t par km exploité. Les réseaux de 100 à 400 km intégrés à une grande compagnie (Allier, 11,4 ; Somme, 9,5) et certains réseaux départementaux (Ille-et-Vilaine : 8,7) sont proches de la moyenne ; d'autres présentent de faibles indices (Morbihan : 5,4 ; Aude : 5), cas fréquent pour des lignes (Monsols à Cluny : 5,1 ; Grignan à Taulignan : 4,5 ; Andelot à Levier : 3,7). Les taux les plus élevés s'enregistrent sur les courtes lignes unissant une localité à une gare proche : Cassel (49), Beaucourt (40), Saint-Céré (38) ou desservant des lieux

touristiques : Toulon à Saint-Raphaël : 22,7 ; Pierrefitte à Cauterets : 17,5. Soulignons l'indice de 30 enregistré sur la ligne d'Arpajon à Paris : à certaines saisons, les Parisiens se rendaient dans leur propriété de banlieue et grande banlieue ; les auteurs dramatiques des années 1880 à 1910 y situaient souvent l'action où se mouvaient leurs personnages²⁹.

L'intérêt de ce trafic ne réside pas dans le tonnage transporté, mais dans les faits de société qu'il induit : connaître les gares de départ et d'arrivée, analyser les relations entre ces mouvements et le calendrier de la fréquentation des lieux touristiques, des résidences secondaires de l'époque, manoirs et châteaux, éclaireraient utilement les indications déjà fournies par les données générales sur le trafic des voyageurs.

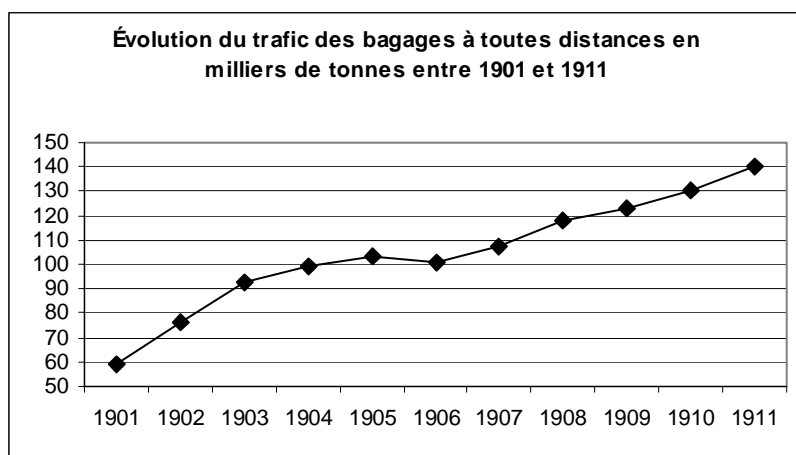


Figure 32. © M. Wolkowitsch / A.-L. Wolkowitsch, 2003.

> Les messageries (fig 33)

TVM et CFIL

TVM et CFIL ont transporté 117 000 t de messageries en 1901, 249 000 t en 1911, la croissance est de 113 %. Entre 1901 et 1904, la progression annuelle est faible, 2,3 %, puis s'accélère, atteignant 18 % en 1905 ; le développement sera constant à part une mauvaise année en 1910. Vingt-deux exploitations de CFIL et 17 de TVM acheminaient plus de 2 000 t, dont onze et trois plus de 4 000 t. Trois d'entre elles se distinguent par la puissance de leur trafic : le TVM de Paris-les-Halles à

29- E. Pailleron dans *Le Monde où l'on s'ennuie*, Feydeau dans de multiples comédies, également de Flers et Caillavet.

Arpajon avec 17 601 t et deux compagnies de CFIL 1880 à voie étroite, (la Compagnie française des chemins de fer à voie étroite, 13 900 t³⁰ et la Compagnie du chemin de fer d'Estrées-Saint-Denis à Froissy et Crèvecœur dans la Somme, 12 569 t) ; ensemble elles représentent 14 % des expéditions ; si on y ajoute les 21 000 t de la SGCFE et les 10 000 t des CFD, on constate que ces cinq entreprises monopolisent près de 30 % du trafic.

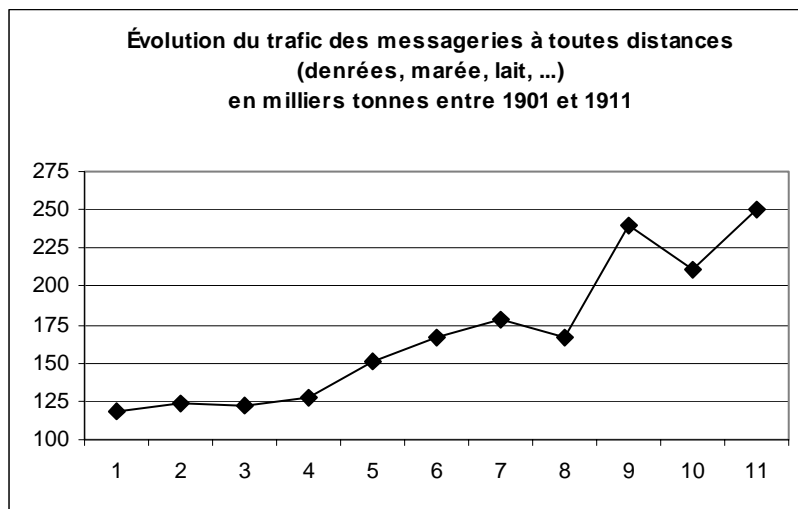


Figure 33. © M. Wolkowitsch / A.-L. Wolkowitsch, 2003.

L'intensité moyenne du trafic s'établit à 16,1 t/km exploité pour les CFIL et 15,4 pour les TVM. Des indices très élevés caractérisent les entreprises précédentes : Compagnie du chemin de fer d'Arpajon : 440 ; Chemin de fer d'Estrées-Saint-Denis : 256 ; Chemin de fer à voie étroite : 161. D'autres compagnies offrent aussi des indices très élevés : la Compagnie genevoise de tramways électriques, avec 269³¹, ou la ligne de Cours à Saint-Victor : 157³². À un niveau inférieur, mais encore très au-dessus des indices moyens, on relève les chiffres suivants : 75 pour la ligne de Bordeaux à Cadillac, 73 pour celle de Lyon à Momant, 60 pour

30- Cette compagnie exploite les lignes de Nantes à Legé, Les Sablonnières à Vieilleville et Rocheservière.

31- Réseau de 16 km exploités, en France, au départ de Genève desservant les petites zones franches et transportant des matériaux de construction et produits maraîchers vers la ville.

32- Le trafic des messageries est alimenté par les ateliers du textile.

la ligne de l'Est de Lyon, 40 pour le réseau du Dauphiné, 31 pour la ligne de Toulon à Saint-Raphaël, 26 pour les lignes de Cormiers et de Verzy à Reims... Ces lignes ont en commun d'avoir un de leur terminus dans une grande ville ; elles apportent des campagnes environnantes les produits frais nécessaires à la consommation des citadins et des touristes de la côte des Maures.

De nombreux réseaux départementaux ont des indices compris dans une fourchette de 13 à 18 t au km exploité : Ardennes : 17,4 ; Indre-et-Loire (réseau des CFD) : 17,4 ; Drôme : 16,7 ; trois réseaux de la SGCFE, Gironde : 16,7 ; Allier : 16,3 ; Somme : 16,2 ; Sarthe : 14 ; Chemin de fer économiques des Charentes : 13,3 ; Vendée : 13,2. Enfin toute une série d'autres départements ont des indices inférieurs à la moyenne : Cher : 12,3 (SGCFE) ; Calvados : 11,2 ; Côte-d'Or : 10,8 ; Sud-France : 9,6 ; Loir-et-Cher : 7,6 ; Haute-Saône : 7,4 (CFV) ; Anjou : 6,6 ; Ile-et-Vilaine : 5,5.

Ces listes n'ont rien d'exhaustif, elles fournissent des points de comparaisons. Les longs réseaux exploités aussi bien par des compagnies indépendantes que par les trois grandes compagnies ont des indices soit proches de la moyenne, soit inférieurs à celle-ci. Les grandes compagnies secondaires obtiennent des résultats différents suivant les départements ; elles peuvent obtenir des résultats très supérieurs sur de courtes lignes, comme la SGCFE entre Valmondois et Marines (52). Une interprétation de ces données supposerait une connaissance des divers éléments du trafic des messageries pour les réseaux étudiés.

Les marchandises habituellement soumises au régime des messageries sont tous les produits frais : denrées, lait et produits laitiers, la marée, mais aussi les produits fragiles et précieux : les dentelles, les bijoux, les métaux précieux... les cercueils, les produits financiers et même les espèces. Chaque société génère ses formes de délinquance : il y a cent ans, dans les campagnes traversées par les lignes secondaires, il s'agissait de vol de poules, de lapins, de pommes de terre arrachées dans les champs, voire des draps dans une armoire ou sur un fil. À l'époque du braquage des fourgons bancaires au fusil mitrailleur, il faut une bonne dose d'imagination pour penser au préposé des postes dans son petit espace réservé dans le fourgon convoyant paisiblement les fonds destinés à tous les bureaux de poste desservis. Les métaux précieux et bijoux pouvaient être sous la garde d'un voyageur à qui on réservait un compartiment.

Ces trafics avaient leur importance. Les grands réseaux avaient commencé à mobiliser la production agricole au service des citadins : pour la première fois, en 1865, des fruits et légumes du Comtat étaient vendus sur les marchés de Lyon et Saint-Étienne ; en 1890, les premières expéditions de fraises de Carpentras arrivent à Paris³³. Les compagnies secondaires étendent l'aire de ramassage des produits, dont la consommation croît avec l'urbanisation. Le problème de l'approvisionnement des villes en lait a été difficile à satisfaire ; le bassin laitier d'une ville était calqué sur la desserte ferroviaire, associant tous les types de compagnies si nécessaire. En 1895, le bassin laitier de Paris ne dépassait pas une centaine de kilomètres ; en 1910, cette zone fournit 60 % de la consommation, 40 % viennent de distances comprises entre 100 et 150 km, progressivement le ramassage s'étend et 20 % viennent d'une zone distante de 150 à 400 km ; ainsi la participation de multiples compagnies secondaires était indispensable, dans les zones définies³⁴.

Ces compagnies étaient peu adaptées à ces trafics. Elles ne mettaient pas en mouvement des trains spécialisés de messageries ; ce trafic était confié aux trains de voyageurs, dont un pourcentage élevé était des trains mixtes ; leur vitesse commerciale était abaissée par les manutentions et manœuvres dans les gares. La fréquence sur beaucoup de lignes était seulement bi-quotidienne, ce qui allongeait tous les délais de l'expédition à la livraison (tabl. 84).

Ces compagnies pouvaient difficilement se conformer aux règles que les grands réseaux avaient établies. Cela entravait par exemple la participation de certaines compagnies au transport du lait. L'établissement de tarifs communs avec les grands réseaux se faisait difficilement et sous condition d'un partage de responsabilité en cas de retard et d'avaries et, bien entendu, d'un partage des frais d'indemnisation.

33- M. Wolkowitsch, « Les compagnies de chemins de fer et le monde agricole », in « Les transports par fer et leur clientèle », actes du colloque de l'AHICE, 10-11 octobre 1990, *Revue d'histoire des chemins de fer hors série* n° 3 (1992), p. 27-40

34- M. Wolkowitsch, *L'Économie régionale des transports dans le Centre et le Centre Ouest de la France*, Paris, SEDES, 1960, 528 p.

Délais		Grande vitesse	Petite vitesse
D'expédition		3 heures après le dépôt, par le premier train de voyageurs comportant 3 classes ou par train de messagerie spécialisé (a)	Lendemain de la remise de la marchandise
D'acheminement		Temps de parcours des trains empruntés	24 heures par tranche de 125 km, 200 km en cas d'utilisation des lignes principales
De transmission	entre deux réseaux	dans une même gare 1 heure (sauf trains directs)	1 jour
	gares distinctes reliées par rail	3 heures	2 jours
	gares parisiennes	6 heures	3 jours
De livraison		2 heures après l'arrivée ou après l'ouverture de la gare Réduction du prix de transport en cas de retard 3 à 4 h : - 33 % 4 à 6 h : - 66 % plus de 6 h : 100 % Engagement de la responsabilité de la compagnie en cas de perte de la marchandise à partir de 12 h de retard	Le lendemain de l'arrivée Délai total de transport sur un même réseau Km nbre de jours 0-150 2 2 401-525 5 4 901-1025 9 6 ----- (1) (2) (1) sans emprunter les lignes principales (2) en empruntant les lignes principales
(a) Pour les compagnies secondaires, la règle est de 3 heures après le dépôt par le 1 ^{er} train desservant le point d'arrêt.			

Tableau 84. Délais d'acheminement et de livraison des marchandises dans la première décennie du xx^e siècle.

TVB

Les TVB participent au trafic des messageries ; en 1911, ils transportent 27 359 t, soit 11 % du trafic total acheminé par les CFIL et TVM auquel il s'ajoute. Nous avons isolé ces échanges parce que les statistiques les concernant ne permettent pas de suivre une évolution décennale, surtout parce qu'elles ne distinguent pas les bagages des messageries, ce qui leur enlève beaucoup d'intérêt. On soulignera l'extrême concentration de ce trafic assuré par cinq compagnies sur

37 monopolisant 73 % des échanges. Deux ont une vocation d'approvisionnement urbain : ligne d'Aix à Marseille, 1 560 t avec 52 t/km exploité et réseau urbain et périurbain de Lille, 4 864 t et 38 t/km exploité. Deux sont des lignes de la Compagnie des tramways de Nice et du littoral, relayant le PLM pour une desserte au plus près des stations et accumulant bagages et approvisionnement : Cagnes à Menton 8 631 t et 191 t/km exploité et le réseau de 2 km de Saint-Jean-Cap-Ferrat 491 t et 245 t/km exploité. Enfin la ligne de Boulogne-sur-Mer à Hardelot (4 991 t et 453 t/km exploité) a aussi un trafic important.

Le trafic des marchandises est en expansion jusqu'en 1914 et se poursuit même dans les années 1920. On constate, au début du siècle, pour chaque classe de marchandises, un ou deux fléchissements bien vite effacés, n'altérant pas la tendance générale à la hausse. L'absence de concomitance entre ces fluctuations ne permet pas de les rattacher à une évolution générale de la conjoncture économique.

L'espace desservi par une compagnie secondaire se limitait à une zone étroite de part et d'autre d'une ligne, au mieux à l'étendue d'un département ; l'accès à un marché restreint entraînait des transformations limitées de l'agriculture. Une voie ferrée exerçait une triple fonction : satisfaire les échanges locaux, collecter les produits de l'agriculture et de l'industrie des zones traversées pour les expédier au loin, distribuer les produits industriels venus d'autres régions. Des recherches sur les lignes du plan Freycinet ont montré que la fonction de distribution l'emportait dans les années suivant la mise en service ; le rôle de collecteur de produits agricoles apparaissait ultérieurement. L'hypothèse d'un schéma identique pour les lignes secondaires est concevable, mais serait à vérifier. Il fallait un accès assuré à des marchés lointains, pour amener des négociants, ramasseurs de produits agricoles, à peser sur les exploitants pour qu'ils abandonnent le modèle dominant de l'agriculture d'auto-consommation et s'adaptent à l'agriculture commercialisée.

Conclusion

Les multiples publications consacrées aux VFIL réservent peu d'attention à l'histoire des trafics. Cependant les statistiques annuelles donnent une connaissance précise du trafic total et par classes de marchandises et par catégories de voyageurs ; une rétrospective sur dix ans permet de suivre l'évolution. Les données relatives à chaque réseau ou chaque ligne sont énoncées pour l'année en cours, sans référence au passé.

La consultation des annuaires année par année permet de suivre l'évolution des activités d'une entreprise et des mouvements le long d'une ligne ; analyser les trafics en déclin et en progrès, saisir de nouveaux échanges ouvrent des perspectives sur l'évolution du milieu.

L'analyse devrait conduire à distinguer les trafics intérieurs à une ligne ou un réseau de ceux qui exigent l'emprunt des lignes de plusieurs compagnies. Peut-on trouver des informations sur l'activité des gares de transit ? Cela serait d'un réel intérêt.

Le trafic est un reflet de l'activité économique et de la société ; il traduit les évolutions qui les touchent. Les progrès enregistrés dans les échanges au début du ^{xx}e siècle, stimulés ou non par des tarifications appropriées, doivent permettre de mesurer les changements intervenus dans la consommation. Le rôle du chemin de fer comme distributeur de produits de l'industrie ou comme collecteur de biens agricoles ou miniers doit être précisé, parallèlement, son influence sur l'organisation du commerce doit être recherchée.

Annexe 1

SGCFE : réseau d'intérêt local
Trafic en fonction du statut et de l'écartement

Trafic en fonction du statut et de l'écartement des voies						
Statut	Écartement	Km		Tonnes chargées		Tkm %
		Exploité	%	Toutes distances	%	
CFIL 1880	Normal	337	19,29	625 961	35,18	15 366 474
CFIL 1880	Voie étroite	1 263	72,29	1 061 748	59,55	18 042 590
TVM	Voie étroite	147	8,42	94 063	5,27	1 425 515
Total		1 747		1 783 272		34 834 579

Part des km, T chargées, Tkm pour chaque ligne ou réseau sur le total des voies d'intérêt local exploitées par SGCFE (%)									
		Km %		T chargée %		Tkm %		Km %	
								T chargée %	Tkm %
Gironde	N1880	18,08		29,04		41,3	Nièvre	12,19	4,45
Gudmont à Rimaucourt	N1880	1,2		6,05		2,72	Toul à Thiaucourt	2,65	1,14
Allier	E1880	16,48		16,46		16,91	Nord : réseau Sud	4,69	2,64
Cher	E1880	12,59		3,77		4,32	Nord : réseau Nord	0,59	0,31
Somme	E1880	21,12		27		19,95	Bordeaux à Camarsac	1	0,77
Bussy à Ercheu	E1880	0,74		2,93		1,07	Réseau de Seine-et-Marne	7,49	4,26
Valmondois à Marines	E1880	1,25		0,78		0,3			

Annexe 2

Composition de trafics suivant des lignes et réseaux de divers kilométrages et statuts

Com pagnies et lignes	Statut	Km	Trafic total à toutes distances en T	1- Lignes de 1 à 10 km							Matériaux de construction %	Engrais et amendements %	Combustible %	March. diverse %	Trafic total en Tkm
				Céréales, Farines %	Vins, vinaigres %	Épiceries, denrées alimentaires et coloniale %	Fontes, fers, métaux %	Matières premières et objets manufacturés %	La répartition n'est pas indiquée						
Stés des Tramw ays électriques de Rodez : Gare-Palais de justice Sté du tramw ay beaucourtois : Beaucourt à Beaucourt-Dasle Compagnie du tramw ay de Saint-Romain : St-Romain-de-Colbosc à Étainhus-gare Société du Tramw ay de Cassel : Cassel-gare à Cassel-ville Compagnie du tramw ay de Pont-de-Vaux à Fleurville-gare Compagnie des tramw ays du Quercy : St-Céré à Bretenoux-BIars PO Compagnie du tramw ay de Labourtarié à Réalmont Compagnie du chemin de fer d'Aulhoye à Pont-sur-Sambre Compagnie des chemins de fer du Médoc : Castelhou à Margaux	TVM	2	3 085												7 095
	TVM	2	15 962	1,8	0,1	1,8	18,8	18,2	8,7	—	23,5	27			57 136
	TVM	4	1 066	13,4	10	4,2	9,4	7,8	9,5	10,4	13,6	21			4 584
	TVM	4	2 007	6,4	8,3	4,1	8,5	15	6,8	4,2	37,7	8,6			7 024
	TVM	5	365	—	—	—	—	—	60,2	—	—	40			1 825
	TVM	10	9 216	5	4,2	11,3	0,8	0,1	4,7	2,5	4,1	67			85 917
	TVM	5	3 794	22	11	11	9,2	11,3	8,1	13,4	10,5	3,7			22 764
	N1880	5	28 426	1,4	0,1	0,2	39,2	2,8	20,8	—	33	2			114 165
	N1865	9	14 281	1,5	2,4	0,3	0,01	1	24,6	1,3	2,4	66			134 314

(Annexe 2 - suite)

Compagnies et lignes	Statut	Km	Trafic total à toutes distances en T	Céréales, Farines %	Vins, vinaigres %	Épiceries, denrées alimentaires et coloniale %	Fontes, fers, métaux %	Matières premières et objets manufacturés %	Matériaux de construction %	Engrais et amendements %	Combustible %	March. diverse %	Trafic total en Tkm
2- Lignes de 11 à 100 km													
Sté du chemin de fer de la vallée de Celles (a)	N1880	24	32 603	1,5	4,8	0,4	0,4	3,8	4,8	0,03	8	76	449 813
M. Michon, exploitant : Don à Fromelles	N1880	18	11 452	12	4,4	1,1	1,1	37,5	15,2	0,9	25,7	2	101 732
Compagnie du chemin de fer de Luxey à Mont-de-Marsan	N1880	45	53 934	1	15	0,1	0,2	0,05	14,8	0,3	0,08	68,1	132 269
Compagnie des chemins de fer de la Limagne : Gerzat à Marignies	N1880	20	54 405	31	1,7	7,3	0,4	5,6	25,7	3,2	18	6,7	707 265
Compagnie des chemins de fer de Pierrefitte-Nestalas à Cauterets et Luz-St-Sauveur	E1880	26	13 605	4	9,4	1,8	0,2	0,4	5	—	6,8	68,8	153 926
Compagnie du chemin de fer d'Amplepuis à St-Vincent-de-Reins	E1880	16	12 202	8,2	5,3	4,9	0,8	6	30	0,2	37,3	6,8	141 542
Compagnie du CFL d'Andelat à Levier	E1880	21	15 894	5,6	4,3	3,4	0,2	0,4	74,3	1,5	1	8,9	228 640
M. Michon, exploitant : Hondshoote à Bray-Dunes	E1880	15	12 862	15,7	25	0,007	1	6,3	8,9	21,8	20,7	0,2	107 886
Compagnie des chemins de fer de la Limagne : Riom à Volvic	E1880	18	25 576	0,1	2,3	0,7	0,1	0,08	94,5	0,09	0,7	1,1	209 762
(a) Ligne de La Neuville-les-Raon à Raon-sur-Plaine													

(Annexe 2 - suite)

Compagnies et lignes	Statut	Km	Trafic total à toutes distances en T	Céréales, Farines %	Vins, vinaigres %	Épiceries, denrées alimentaires et coloniales %	Fontes, fers, métaux %	Matières premières et objets manufacturés %	Matériaux de construction %	Engrais et amendements %	Combustible %	March. diverse %	Trafic total en Tkm
2- Lignes de 11 à 100 km (suite)													
Compagnie des chemins de fer du Cambrésis : Cambrai à Catillon	TVM	35	43 128	1,6	0,1	0,9	0,4	0,2	8,5	1,4	36,2	50,4	488 793
Département du Loiret (a) : Pithiviers à Toucy	TVM	31	38 306	7,8	1,1	0,08	0,5	0,8	2,3	4	1,6	82	632 647
Compagnie du tramway de Pontarlier à Mouthe	TVM	30	12 431	6,8	9,2	8	4,8	0,7	3,9	0,1	2	63,5	253 136
Compagnie du chemin de fer à voie étroite de Châteaubriant à Erbray (b)	TVM	19	33 470	-	-	-	-	41	-	41,5	15	2,4	380 278
Compagnie du tramway de Challans à Fromentine	TVM	25	8 438	10,7	7	48,3	6,6	5,8	2,3	2,3	16,5	0,2	141 342
3- Réseaux de plus de 100 km													
Compagnie des chemins de fer de l'Hérault	N1865	207	392 558	2,2	36,2	1,2	0,1	-	7,8	14,6	4	32,9	14 364 990
Compagnie des chemins de fer départementaux des Bouches-du-Rhône	N1880	133	245 684	49,5	14,5	8,8	-	-	-	-	2,7	24,3	11 787 071
Réseau de la Compagnie des tramways de la Sarthe	E1880	243	110 732	12,3	6,6	2,2	34,8	1	11,4	10,8	6,9	13,3	1 957 379
Réseau de la Société des chemins de fer à voie étroite des Ardennes	E1880	329	235 348	22,8	1,2	3,1	12,2	7,6	21,6	4,5	17	9,5	4 133 570
(a) Ligne de La Neuville-les Raon à Raon-sur-Plaine - (b) Lignes de Châteaubriant à Saint-Julien-de-Vouvantes et à La-Chapelle-de-Grain													

(Annexe 2 - suite)

Compagnies et lignes	Statut	Km	Trafic total à toutes distances en T	Céréales, Farines %	Vins, vinaigres %	Épiceries, denrées alimentaires et coloniales %	Fontes, fers, métaux %	Matières premières et objets manufacturés %	Matériaux de construction %	Engrais et amendements %	Combustible %	March. diverse %	Trafic total en Tkm
3- Réseaux de plus de 100 km (suite)													
Compagnie des chemins de fer départementaux du Finistère	E1880	220	90 408	20	6,8	15,2	2,4	6,4	15,3	21,2	5,1	7,1	2 882 446
	E1880	316	111 586	14,4	4,1	4,7	1,4	3	29	12	14	17	4 344 801
Réseau de tramw ays des Chemins de fer départementaux de la Drôme	TVM	200	89 530	14,3	6,6	2,5	2,4	14,6	21,2	8,2	18,2	11,3	2 180 495
Réseau de tramw ays de la Compagnie des chemins de fer du Sud-Ouest	TVM	219	49 175	24	3,6	3,6	1,5	0,7	34	10	7,1	15,6	1 234 491
Réseau de tramw ays de la Compagnie des chemins de fer économiques des Charentes	TVM	376	185 311	12,3	11,6	3,8	0,6	6,1	42,8	4,7	13,3	4,6	1 603 648
Réseau de la Compagnie des tramw ays à vapeur d'Ile-et-Vilaine	TVM	386	117 485	28,8	1,7	3,6	2,7	1,7	36,8	9,6	5,3	9,5	3 349 440
Compagnie des tramw ays de l'Indre	TVM	182	110 258	22,7	4,4	1,5	0,6	33	11,3	12,5	6,6	7,2	3 174 521
Compagnie des tramw ays du Loir-et-Cher : réseau du Loir-et-Cher	TVM	358	164 292	17,2	4	1,1	0,1	2,9	51,3	11,7	9,5	1,6	5 833 634
Réseau de la Compagnie des tramw ays départementaux des Deux-Sèvres	TVM	197	80 301	23,2	18,4	2,2	1,5	1,6	17,2	17,4	11,7	6,9	1 856 419
Compagnie des tramw ays à vapeur du département de l'Aude	TVM	327	85 886	3,6	56,6	0,7	0,7	7,7	7,3	7,9	7,1	7,9	2 199 900

(Annexe 2 - suite)

Compagnies et lignes	Statut	Km	Trafic total à toutes distances en T	Céréales, Farines %	Vins, vinaigres %	Épiceries, denrées alimentaires et coloniales %	Fontes, fers, métaux %	Matières premières et objets manufacturés %	Matériaux de construction %	Engrais et amendements %	Combustible %	March. diverse %	Trafic total en Tkm
4- Lignes et réseaux d'intérêt local de la SGCFC - Trafic par classe de marchandises													
Gironde et ligne de Lacanau	N°1880	316	517 959	2,4	5,4	0,2	0,2	53,1	18	1,3	3,2	16	14 399 992
Gudmont à Rimaucourt	N°1880	21	108 002	0,08	0,4	0,04	43,5	22,2	2,7	2,6	25,7	2	966 477
Allier	E1880	288	293 577	20,2	5,5	0,4	1	5,4	13,9	8,7	29,1	15,8	5 892 324
Cher	E1880	220	67 377	14,3	7,3	1,1	1,6	9,4	30,9	12,8	11,9	10,7	1 505 055
Somme	E1880	369	462 545	2,4	0,3	0,4	0,6	37,7	9,6	30,4	12,8	5,6	6 499 580
Aumale à Envermeu	E1880	(a)	18 984	9,8	0,96	0,47	1,39	7	2,49	0,78	24	55	452 834
Bussy à Ercheu	E1880	13	52 260	0,43	0,09	0,003	1,33	52,3	35,2	0,68	8,4	0,68	375 986
Valmondois à Marines	E1880	22	14 061	6	0,56	0,48	0,41	35,8	15,3	17,3	7,6	16,3	118 818
Nièvre	E1880	213	79 520	10	6,1	0,74	0,96	23,8	31	7,6	5,5	14,1	2 264 146
Toul à Thiaucourt	E1880	46	19 873	5,76	5,4	1,2	0,4	30,7	48,5	3,3	0,5	3,2	407 017
Nord : groupe sud	E1880	82	47 234	11,6	0,6	0,7	0,6	22,2	11,4	3,7	31,7	17,2	488 447
Nord : groupe nord	E1880	10	5 697	10,2	—	—	—	40,9	5,2	3,5	12,8	27,7	38 383
Bordeaux à Camarsac	TVM	16	17 939	1,5	2,5	0,9	0,08	5,8	64,4	23,9	—	0,7	268 799
Seine-et-Marne et extensions (b)	TVM	131	76 124	13,6	2,91	1	0,6	33,4	20	9,5	8	10,7	1 156 716
Pourcentage de la classe de marchandises dans le trafic total de la SGCFC				6,85	3,36	0,41	3,21	33,34	16,27	11,63	13,1	11,77	
(a) La distance est incluse dans celle du département de la Somme - (b) Lignes de Bray-sur-Marne à La Sanlonnière, Jouy-le-Châtel à Marles, Melun à Verneuil													